Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

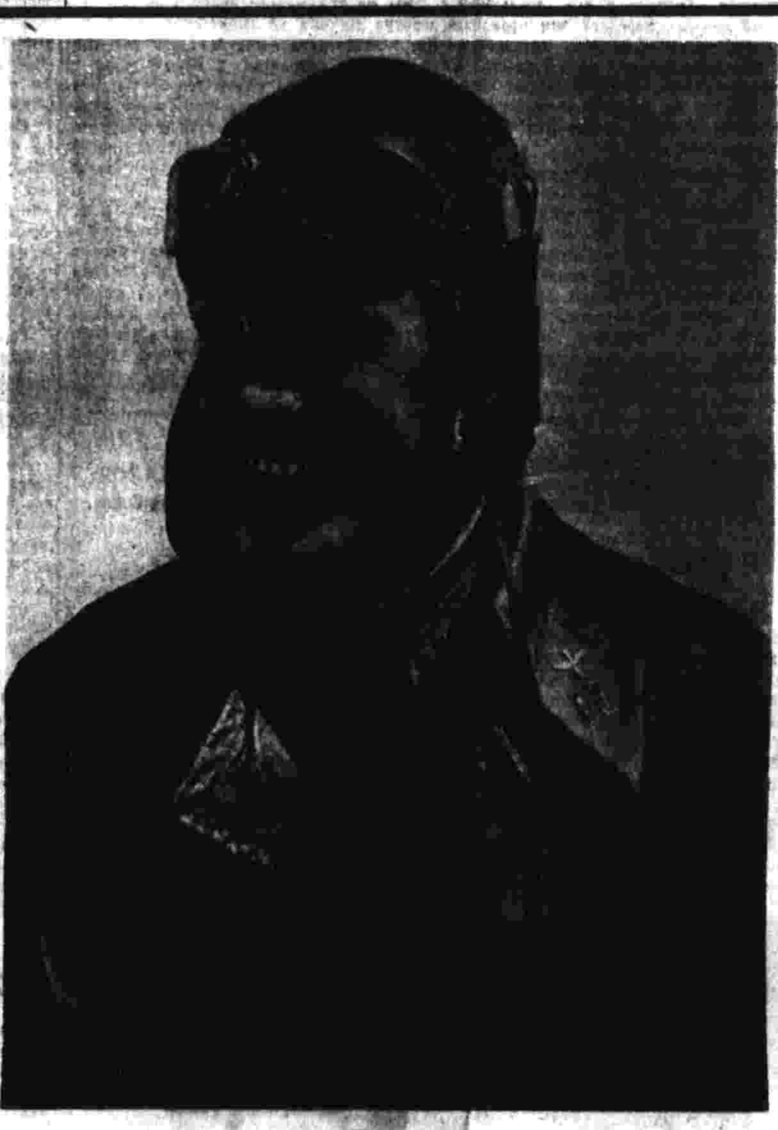
Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 232 (7198) | 23 августа 1937 г., понедельник | ЦЕНА 10 КОП.

Сегодня в Москву возвращаются отважные сыны нашей родины—товарищи Михаил Громов, Андрей Юмашев и Сергей Данилин.

Слава героям—богатырям, сталинским соколам, совершившим беспримерный подвиг и завоевавшим мировой рекорд дальности беспосадочного перелета по прямой!







Экипаж самолета «АНТ-25» (слева направо): командир самолета Герой Советского Союза **М. М. Громов**, второй пилот майор **А. Б. Юмашев** и штурман военинженер 3-го ранга **С. А. Данилин.** Фото М. Калашникова.

ВЕЛИКАЯ ГОРДОСТЬ НАРОДА-ПОБЕДИТЕЛЯ

Трое отважных, три героя-летчика—Михаил Громов, Андрей Юмашев и Сергей Данилин — сегодня прибывают в Москву, к себе на родину. Гордые орлы, пронесшие свои могучие красные крылья дальше всех в мире, возвращаются в родное гнездо. Три советских богатыря завершают свое триумфальное путешествие в Москве. Здесь, в Кремле, летчики получили путевку на полет, отсюда унесли они победное слово Сталина, сюда они приносят свою мировую славу, величие и благородство которой бессмертно!

Люди, сильные духом, самоотверженные и хладнокровные в трудные минуты, подлинные виртуозы летного мастерства, вели свой самолет через Северный полюс, через просторы Ледовитого океана, над горами Канады, над берегами Тихого океана. Герои-летчики победили арктические туманы, прорвались сквозь облака, проложив себе дорогу на большой высоте, летели точно по заранее вычерченному графику, не отклоняясь и не сбиваясь с пути. Герой Советского Союза Михаил Громов, о силе, искусстве и скромности которого с восторгом отзывается вся мировая печать, вкладывает весь свой трудный и великий путь в рассказ, полный спартанской краткости: «Сначала чувство радости, потом сильное волнение и, наконец, удивительное спокойствие и уверенность. Мы сели в самолет, говоря себе: что бы ни случилось, — спокойно. Все равно победа обеспечена». И они победили, эти верные и преданные сыны свободного советского народа, непартийные большевики, смелые, отважные, доблестные, благородные. Мир еще раз увидел, из какого крепкого и волшебного сплава товарищ Сталин создал авиацию революции.

Когда в Северную Америку прилетели Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков, нашлись скептики, которые говорили: «Ну, им посчастливилось. Это только удачный эпизод...». Но через три недели над Соединенными Штатами Америки пронеслась другая советская птица, которую вели Громов, Юмашев и Данилин. Тогда теория о «счастье» отпала, человечество убедилось, какого могущества и власти над природой, каких триумфальных побед над стихией добились советские летчики в тысяча девятьсот тридцать седьмом году.

Весной этого года Герои Советского Союза завоевали Северный полюс, оставив на дрейфующей льдине четырех мужественных советских граждан для научной работы. Месяц спустя Герои Советского Союза проложили новый путь в Северную Америку, превратив уже Северный полюс в опорную метеорологическую базу. Еще через три недели Герой Советского Союза Михаил Громов, майор Андрей Юмашев и военинженер третьего ранга Сергей Данилин завоевали мировой рекорд дальности, пролетев в труднейших условиях свыше десяти тысяч километров по прямой без посадки. Каждый полет советских героев-летчиков был как бы творческим отражением тех великих и непобедимых сил, которые таит в себе наша родина, страна социализма.

Энгельс писал, что люди, ставшие господами своего собственного общественного бытия, становятся вследствие этого господами природы, господами самих себя — свободными. Советский свободный народ, подлинный господин своей судьбы, народ, поднявшийся под мудрым водительством партии Ленина — Сталина, смело завоевывает неприступные твердыни природы.

Когда летчики совершили посадку на неровном, выжженном солнцем поле близ Сан-Джасинто, в штате Калифорния, и миру стало известно, что полет советских авиаторов благополучно завершен, во всех уголках земного шара с восхищением заговорили о людях необычайного мужества, о свободной стране, которая послала их. «Советские летчики — не только Герои Советского Союза, они герои мировой авиации»,—писала лондонская газета «Таймс». «Во второй раз за несколько недель мы снимаем шапки перед советской авиацией», — писала «Нью-Йорк таймс». «Перелет советских летчиков является триумфом воспитания народов СССР, освобожденных Октябрьской революцией», — писала пражская «Рании новины» в статье под заголовком «Чудеса советского воспитания». Так техническое авиационное достижение трех советских людей пробило себе стезю в сознание и к сердцу сотен миллионов во всем мире и превратилось в политическую победу большого исторического значения.

Мир еще раз увидел, что коммунизм несет с собой раскрепощение личных достоинств человека, широкий творческий простор для дерзаний и великих дел. Капитализм захлопнул перед большинством молодых людей ворота жизни. «Стоит ли им жить?» — под таким заголовком, полным трагизма и отчаяния, выпустил недавно новый роман американский писатель Поль де-Крюи. Это роман о детях капитализма. Их жизнь была бы прекрасной и цветущей, если бы они жили при другом общественном строе. Они — жертвы капитализма.

Капитализм ломает и уничтожает людей, а социализм возвеличивает их. Вот почему с радостью и волнением летчики приближаются к Москве, к родине своей. Они едут к своему народу, с которым они кровно связаны, приближаются к столице, к товарищу Сталину, чья непрестанная заботливость и ласка рождают в советском человеке новые качества, новые чувства, одухотворяющие его, вдохновляющие на подвиги.

Когда в Лондоне Михаила Громова спросили об оборонном значении его перелета, советский летчик ответил: ножницы обычно являются простым мирным средством, но в случае необходимости они могут быть использованы как оружие. Да, если интересы родины потребуют, ввысь поднимутся несметные стаи краснокрылых птиц, которые смогут долететь в любую часть земного шара: для советской авиации нет недосягаемых мест. Пусть фашистские государства, раздувающие *пламя войны* на земле, вдумаются в эти факты. Советские авиаторы окрыляют, поднимают дух бодрости, радости и веры у каждого честного человека, жаждущего мира.

Героические полеты советских летчиков открывают новую эру в истории цивилизации, сближая народы и великие державы. Советские летчики-герои — Михаил Громов, Андрей Юмашев и Сергей Данилин — блестяще выполнили свою историческую миссию, и свободный советский народ, полный любви и привета, протягивает им руки:

— Здравствуйте, родные, мы гордимся вами!

О РАЗДЕЛЕНИИ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ТЯЖЕЛОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров СССР.

Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров СССР **постановляют:**

1. Выделить из состава Народного Комиссариата Тяжелой Промышленности машиностроительную промышленность (автотракторные заводы, станкостроительные, паровозо - вагоностроительные, заводы сельскохозяйственного машиностроения, заводы машиностроения для легкой и пищевой промышленности, котлотурбинную и электротехническую промышленность и т. п.), а также заводы металлических изделий, по обработке цветных металлов, резиновой и каучуковой промышленности, заводы технического стекла и образовать отдельный общесоюзный Народный Комиссариат Машиностроения (Наркоммаш).

2. Все другие отрасли тяжелой промышленности, в том числе топливную всех видов, электростанции, черную и цветную металлургию, химическую, производство строительных материалов и т. п. сохранить в составе Народного Комиссариата Тяжелой Промышленности (Наркомтяж).

3. Утвердить Народным Комиссаром Машиностроения тов. Межлаука Валерия Ивановича.

4. Утвердить Народным Комиссаром Тяжелой Промышленности тов. Кагановича Лазаря Моисеевича, с освобождением его от обязанностей Народного Комиссара Путей Сообщения.

5. Утвердить Народным Комиссаром Путей Сообщения заместителя Народного Комиссара тов. Бакулина Алексея Венедиктовича.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР
М. КАЛИНИН.

Председатель Совета Народных Комиссаров СССР
В. МОЛОТОВ.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль, 22 августа 1937 г.

ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕЛЕТОВ МОСКВА—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

22-го августа вновь зарегистрировано несколько случаев, когда неясно была слышна станция на волне и в сроки, характерные для самолета т. Леваневского. Разобраны лишь отдельные буквы.

Имея в виду, что на самолете сохранился в целости приемник, с полярных станций по несколько раз в день дается в эфир сообщение для экипажа о принимаемых мерах по розыску.

Продолжается сосредоточение самолетов на побережьи Ледовитого океана. Экспедиция Вилкинса на самолете «Л-2» прибыла в устье реки Коппермайн на севере Канады.

Самолет т. Грацианского прилетел в бухту Кожевникова близ Нордвика в Хатангском заливе. Самолет т. Головина, вылетев из Тюмени, сделал посадку у селения Карым-Кары, на нижнем течении Оби.

По сообщению из Фербэнкса, самолет системы Форд, который должен был заправить самолет Маттерна горючим в воздухе, потерпел вследствие тумана повреждение при вынужденной посадке в четырех милях к югу от Фербэнкса. Экипаж цел.

Ледокол «Красин» вышел из тяжелого льда, направился по 71 параллели на запад, навстречу пароходу «Микоян», который подвозит ему уголь, и уже прошел Берингов пролив.

Самолеты экспедиции т. Шевелева 22-го августа проделали контрольные полеты и оказались в полной исправности. 23-го августа будет произведена погрузка и заливка горючего. (ТАСС).

О награждении тов. ЯРОШЕНЯ С. П. орденом Красного Знамени

Постановление Центрального Исполнительного Комитета СССР

Центральный Исполнительный Комитет СССР **постановляет:**

За особые заслуги наградить тов. Ярошеня Степана Павловича орденом Красного Знамени.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 21 августа 1937 г.

Здравствуй, родина!

Раньше нам казалось, что только в воздухе минута кажется часом: теперь мы убедились, что и на земле время может тянуться мучительно медленно. Нам хочется подогнать стремительный бег экспресса: поскорей в Москву, в родную столицу, к родной земле!

Перед тем, как вылететь из Москвы, было тоже великое нетерпение: хотелось поскорее начать перелет, к которому мы готовились в течение двух лет. Но как только мы поднялись в воздух и родная земля исчезла под облаками, появилось другое чувство, непоколебимое, как сталь: надо было долететь благополучно. Не по тем простым человеческим побуждениям, которые всегда заставляют желать благополучия. Было нечто другое, более сильное: самолет, приборы, вещи — все это было свое, родное. Это была частица родной страны. Каждая деталь стала нам близкой, как близок любимый предмет. И этот-то самолет, воплотивший в себе величие и могущество Союза Советских Социалистических Республик, хотелось с успехом, победно провести через трудности и опасности нашего далекого пути и не уронить честь нашей родины, которая воспитала нас, честь великой партии, которая сделала нас участниками великих творений нашей эпохи.

Еще будучи в Щелкове, под Москвой, мы решили про себя, что свой перелет мы посвятим Сталину. С именем этого человека неразрывно связано движение вперед всей нашей страны, всего трудящегося человечества. С именем Сталина связаны все победы советской авиации, с этим именем связан наш полет из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс. Но мы знали, что к Сталину можно вернуться только с победой, потому что образ Сталина всегда зовет нас к победе! А путь наш был нов и не изучен, возможны были всякие случайности. Мы должны были лететь над туманами, над циклонами, пробиваясь сквозь них, над полярными ледяными полями, над пустынными, холодными морями. Предстояло много трудного и сложного на нашем пути, и поэтому мы решили держать свое решение в тайне.

И только тогда, когда мы благополучно опустились на американскую землю, когда слава нашей родины была бережно доставлена на крыльях нашего самолета на другой континент, мы сказали вслух, перед всем миром, перед всем человечеством о том, чье имя вдохновило нас на наш труд: мы посвятили наш перелет Сталину.

Мы вышли из самолета, и в ту же минуту всех нас охватило мучительное желание вернуться домой. Под ногами была уже чужая земля, и хотя приняли нас на этой земле хорошо, хотя оказали немало почестей, но невыносимо тянуло домой, на родину!

Конечно, тоска по родине свойственна каждому человеку. Но у советского человека это чувство имеет какую-то особую остроту. Прежде всего оно — ясное, отчетливое. У нас же оно еще усиливалось тем, что наша победа была подготовлена родиной, ею организована, ею разработана и по праву именно ей, родине нашей, принадлежит.

Скоро наш экспресс пойдет уже по советской земле, мы увидим своих пограничников, своих родных и близких людей, трудящихся СССР. И этим людям нам хочется сейчас сказать, что наш перелет есть не только личное дело трех летчиков. Это—результат роста и развития героической советской авиации, которая поднялась на самые высокие вершины могущества усилиями всей страны и заботами великого Сталина. В сложном оснащении нашего самолета участвовали десятки заводов. В строительстве этих заводов участвовали миллионы людей. Миллионы вкладывали в них не только свой великий труд, но и всю душу, ибо строительство наших заводов есть строительство социализма и наша победа над стихией есть победа социалистической техники и социалистической дисциплины.

Недели, проведенные нами за границей, показали нам, что значат эти четыре слова — Союз Советских Социалистических Республик — для миллионов трудящихся всего мира, какое великое дыхание теплоты и надежды они вызывают. Страна наша живет единым стремлением, направленным к освобождению человечества, к созданию подлинного мира и порядка на земле. Как не любить такую родину, которая возвышается над миром и светит ему, как маяк! Мы любим и гордимся тобой, наша родная страна!

Примите наш привет, наши дорогие соотечественники. Все короче и короче становится пространство, разделяющее нас. Мы возвращаемся к себе на родину и уже по пути строим новые планы, задумываемся над новыми полетами. И все это ради тебя, ради твоего процветания, ради счастья твоих народов! И уже издалека мы протягиваем руки:

— Здравствуй, родина!

МИХАИЛ ГРОМОВ.
АНДРЕЙ ЮМАШЕВ.
СЕРГЕЙ ДАНИЛИН.

Париж—Негорелое.

Громов, Юмашев и Данилин прибыли в СССР

НЕГОРЕЛОЕ, 23 августа. (**Молния. Спец. корр. «Правды»**). На заставе им. Косарева тихо и настороженно. Над затемненным зданием белеют буквы гостеприимного плаката. Пограничники встречают геройский экипаж самолета «АНТ-25» — товарищей Громова, Юмашева, Данилина.

В ночной тишине нарастает стук приближающегося экспресса. Медленно состав проходит пограничную арку и останавливается у платформы. В окнах видны знакомые лица славных летчиков.

Поезд мчится дальше, к станции Негорелое. Скромная пограничная станция выглядит празднично и торжественно. Она расцвечена яркими приветственными лозунгами, повита зеленью, украшена портретами. Встречать героический экипаж в Негорелое приехали члены правительства Белорусской ССР и ЦК КП(б)Б, командиры пограничных частей, железнодорожники, колхозники, корреспонденты газет, кинооператоры.

Начинается краткий митинг. Звучат взволнованные слова привета, обращенные к прославленному экипажу «АНТ-25». Встреченные горячей овацией, летчики произносят краткие ответные речи. Они покрываются бурными аплодисментами, возгласами в честь героев, в честь партии и товарища Сталина — отца и друга советских летчиков.

Экспресс готов к отправлению. Громов, Юмашев и Данилин, провожаемые многочисленной толпой, занимают свои места в вагоне. Поезд уходит в ночь, на восток, в Москву.

Л. БРОНТМАН.

МИХАИЛ ГРОМОВ

ПО АМЕРИКЕ И ЕВРОПЕ

Американцы — энтузиасты техники. Я думаю, что тот внимательный и теплый прием, который нам оказали официальные лица США, и тот энтузиазм, который в отношении нас проявили широкие массы населения, являются, главным образом, данью нашим техническим достижениям.

А прием был восторженный! В Лос-Анжелосе при нашем проезде улицы были буквально запружены народом. На площади перед домом, в котором мы остановились, собралась многотысячная толпа. Народ неистовствовал. Можно смело сказать, что советская авиация завоевала в Америке сердца и умы.

Мы сами чувствовали, как переменилось внутреннее взаимоотношение сил. Даже пять лет назад, несмотря на то, что у нас в ту пору уже хорошо летали, мы, советские летчики, смотрели на летчиков иностранных, особенно на американских, как-то снизу вверх. А сейчас — другое дело! Виднейшие американские авиаторы приходили к нам знакомиться и приветствовать нас. Мы познакомились, например, с знаменитым американским летчиком Смитом, который первым перелетел из Сан-Франциско в Гонолулу. Мы спросили его — над чем он сейчас работает, что готовит? Смит ответил:

— После того, что сделали вы — нам, американцам, мало что остается.

Во время своего полета мы не думали о внешних эффектах. Нас интересовало лишь техническое достижение: установить кратчайшую воздушную трассу между СССР и США. (Читателям «Правды» известно, что в баках нашего самолета в момент посадки оставалось довольно много бензина и при желании мы могли продолжать полет). Однако наше техническое достижение явилось, по существу, политическим делом. И недаром министр иностранных дел г-н Халл сказал нам:

— Никакой министр, никакой политический деятель не мог бы рассчитывать на такой прием, какой американский народ оказал вам.

На американцев большое впечатление произвело то, что все три члена экипажа—военные. Многие удивлялись, что полковник (мое военное звание) вместо того, чтобы жить спокойно в свое удовольствие, пускается в длинные и рискованные путешествия. Одному министру мы были представлены просто как авиаторы. Когда же он узнал, что мы военные, то воскликнул:

— Позвольте, — надо знакомиться наново! Почему мне не сказали, что они военные?

Очень теплый прием оказал нам президент г-н Рузвельт. Рузвельт—бодрый, жизнерадостный, энергичный, чрезвычайно простой в обращении человек. Встреча с ним останется у нас как одно из самых значительных воспоминаний об Америке.

Юмашев подарил Рузвельту конверт письма, марка которого была проштемпелевана в Москве в день нашего вылета (12 июля) и в Сан-Диего в день нашей посадки (14 июля). Это письмо было первым почтовым отправлением, перевезенным из СССР в Америку воздушным путем через полюс. Президент оценил подарок. Он попросил нас также оставить ему наши автографы.

Наши первые американские впечатления были впечатлениями авиаторов, летящих по незнакомому пути. Нужно отдать справедливость американцам: в оборудовании своих воздушных линий они достигли больших и завидных успехов. Маяки расставлены чуть ли не через каждые десять километров, и ночью вы всегда видите впереди себя 6—8 маяков, показывающих дорогу и города. Летать здесь легко.

Впоследствии мы проделали большой перелет над Америкой уже в качестве пассажиров. Это дало нам возможность еще больше оценить высокие качества оборудования американских воздушных линий. В самолетах чисто, просторно, в жаркую погоду воздух кабины охлаждается. Остроумная конструкция самолета позволяет в три минуты обратить его в «спальный вагон», впрочем, более удобный, чем вагоны железнодорожные. Постели широкие, мягкие. Значительно амортизирован шум моторов: в аэроплане можно разговаривать, почти не повышая голоса.

Крупных аэродромов в Америке мало. Большей частью встречаются посадочные площадки с бетонными и асфальтовыми дорожками. Обслуживание четкое и быстрое. Нет суеты, нет лишних людей. Если вы сели на промежуточной площадке, то к самолету тотчас же под'езжает автомобиль-заправщик. В нем три человека: один пополняет запасы бензина, второй — масла, третий — осматривает самолет, опрашивает экипаж, нет ли технических недочетов. Через несколько минут вы можете лететь дальше.

Европейские наши впечатления начались еще в нью-йоркском порту, когда мы сели на французский пароход «Нормандия». Это—колосс кораблестроения, кажется, крупнейший из современных океанских пароходов. Оборудование его изумительно по комфорту и роскоши. Здесь есть все: и кино, и спортивная площадка, и бассейны для плавания. Но я—авиатор. Мы, люди скоростей, не можем переносить этого медленного ползания по пространству. Путь из Нью-Йорка в Гавр можно и нужно проделывать по воздуху. Это должно отнять 20 часов. Мы же провели на пароходе почти пять суток.

В Гавре мы сели в поезд. Это специальный курьерский поезд. Говорят, что парижане часто совершают поездку в этом поезде из Парижа в Гавр в порядке прогулки, настолько он считается хорошим. Но и тут, мы видели преимущество авиации. В этом лучшем из поездов—шум, тряска, копоть. И опять-таки около 3 часов езды вместо 40 минут, в которые можно было бы спокойно покрыть это пространство в аэроплане.

Из европейских стран мы посетили Францию и Англию, вернее будет сказать—Париж и Лондон, ибо путешествовать вне этих городов не пришлось. Но перелет из Парижа в Лондон и обратно показал нам, что в обеих странах авиация уступает американской. Организация обслуживания хороша, но комфортабельность и скорость отстают от американской.

Мы посетили Париж и Лондон, но и эти города нам удалось видеть только поверхностно, потому что из туристов и обозревателей мы сами стали предметом обозрения. Бесчисленное множество частных и официальных лиц и общественных организаций проявило столько интереса к трем советским авиаторам, перелетевшим из Европы в Америку через полюс, что у этих авиаторов не было буквально ни одной минуты для себя. Все же мы успели в Лондоне посмотреть богатства Национальной галлереи и Британского музея, а в Париже видели Лувр и международную выставку.

Видели мы в Париже и нечто такое, что выше всяких произведений искусства. Это великая человеческая теплота, с которой нас принял народ. На митинге, который организовал в зале Ваграм в нашу честь народный фронт, мы ощущали живое чувство дружбы и симпатии не только к нам, но и к нашей стране. Нам не пришлось об'яснять, что мы—не тройка случайных смельчаков, а советские авиаторы, т. е. люди из молодой и могучей страны. Ораторы Франции поняли это без нас, и народ горячо рукоплескал им. Этот митинг оставил у нас неизгладимое воспоминание.

И все же самое сильное чувство, самое сильное волнение вызывает близкий от'езд домой. Откровенно говоря, я последние ночи не сплю, — так хочется поскорее в Москву.

ПАРИЖ. (По телефону).

К НОВЫМ ПОБЕДАМ!

Сегодня наши друзья и соратники—Громов, Юмашев и Данилин возвращаются в столицу Советского Союза. Нам знакомо это волнующее чувство тяги к родине, нетерпеливого ожидания советской границы, радость встречи с советской землей. Вступив на эту замечательную землю, чувствуешь, как тебя заполняет неизбывная энергия, желание сделать новое и большее, работать без устали на благо родной страны.

С чувством искреннего восхищения я приветствую Громова и его товарищей. Во время своего перелета они проявили высокое мастерство, блестящее знание техники, исключительную настойчивость и целеустремленность. Мировой рекорд дальности полета по прямой — труднейший авиационный рекорд — побит ими уверенно и продуманно.

Экипаж самолета «АНТ-25» показал, что нет таких дел, которых не выполнили бы летчики-большевики, и нет таких мест на земном шаре, куда бы не могли долететь советские самолеты. Пусть бряцающие оружием фашисты крепко задумаются над фактом полета эскадры тяжелых кораблей на Северный полюс, над перелетом наших самолетов из СССР в Америку. Во всех этих авиационных событиях можно найти немало фактов для размышлений на тему о господстве над воздушной стихией и о подлинных силах советской авиации.

Я отчетливо представляю себе трудности воздушного рейса между Европой и Америкой. Я хорошо знаю Михаила Громова, Андрея Юмашева, Сергея Данилина и очень высоко ценю их летное искусство. Но нет никакого сомнения, что сотни других советских летчиков могли бы с таким же успехом выполнить задание партии и правительства, как выполнили мы, как выполнил экипаж второго самолета «АНТ-25». В том-то и заключается сила советской авиации, что ее сыны, воспитанные партией, чувствующие всегда внимательный и ласковый взор товарища Сталина, способны свершить любые дела.

Мы не складываем своих крыльев! Советские летчики не любят самоуспокоения. Нас всегда тянет в голубое небо, к нашим прекрасным самолетам, к новым делам, к новым победам во славу дорогой родины. Я уверен, что наши товарищи Громов, Юмашев и Данилин уже взлелеяли какой-нибудь новый план, уже думают над новым проектом, над новыми сталинскими маршрутами.

Мы будем летать до тех пор, пока в наших жилах течет хоть капля большевистской крови. Это не только наша профессия, но и обязанность. Мы всегда помним, что может наступить время, когда придется сидеть за штурвалом боевой машины, выполняя оперативные задания военного командования. И если фашистская сволочь осмелится напасть на нашу страну, советские летчики ринутся на врага всей великой воздушной армадой социалистической родины и раздавят врага там, откуда он двинется.

Полковник В. ЧКАЛОВ.
Герой Советского Союза.

ПРИВЕТ МЕЧТАТЕЛЯМ!

Во-первых, вся эта тройка — Громов, Юмашев и Данилин — большие мечтатели. Они много работают, много летают, некоторые, помимо всего, рисуют или смотрят, как нарисовано, бывают и спортсменами, но самое главное — они всегда мечтают. Это уже не плохой признак! И особенно хорошо, когда мечту стараются побыстрее претворить в действительность. Это признак, совсем подходящий для человека советского типа, всегда молодого душой и мыслями, невзирая на возраст.

Не обижайтесь, дорогие товарищи, на густой намек! Все в порядке: дело не в возрасте. Желаю вам еще долгой и долгой жизни, желаю вам работать и работать, учиться, мечтать и претворять свои мечты в быль. От души рад вашей победе, победе нашей советской авиации и всей нашей страны, победе, которую вы пронесли на красных крыльях через просторы Арктики в другую часть света.

Желаю дальнейших успехов!

ГЕОРГИЙ БАЙДУКОВ.
Герой Советского Союза.



Штурман героического перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки тов. С. А. Данилин (справа) и ведущий инженер самолета «АНТ-25» тов. Е. К. Стоман.

Фото М. Калашникова.

М. М. КАГАНОВИЧ

СЫНЫ ВЕЛИКОГО НАРОДА

Исторические перелеты из СССР в Северную Америку через полюс — огромная победа социалистического строя. Наш народ, покончив с властью капиталистов и помещиков, растет, процветает и гигантскими шагами продвигается вперед. Он побеждает полюс, прокладывает трансарктические трассы в другое полушарие, показывает все новые и новые чудеса всему цивилизованному миру. То, что веками было не изведано и не достижимо для человечества, завоевано людьми сталинской эпохи.

Советские герои соединили два материка за 63 часа. Наши летчики, совершившие перелет, знали, что за ними с трепетом, любовью и верой следит весь многомиллионный народ. Они знали, что к гулу их пропеллера, к стуку клапанов их мотора, к их радиопередачам прислушивается весь народ, об'единенный родной советской властью, большевистской партией, руководимой любимым товарищем Сталиным.

Героическая шестерка, во главе с Чкаловым и Громовым, совершила беспримерный в истории подвиг, осуществив многовековую мечту человечества. Она показала непревзойденное мужество и отвагу в борьбе за всемирный прогресс.

Беспримерные в истории авиации перелеты советских летчиков могли быть осуществлены только на основе побед генеральной линии нашей партии и сталинских пятилеток. Рост индустриализации страны дал возможность создать советские самолеты и моторы своей конструкции, из своих собственных материалов. Многие американцы, которые видели наши самолеты, задавали вопрос:

— Неужели это ваши самолеты?

Мы отвечали, что у нас есть самолеты поновее, которые летают быстрее и еще дальше.

Нам, работникам советской авиации, есть чем гордиться, но есть чему и поучиться у американцев. Посетив шесть американских самолетостроительных заводов, мы внимательно ознакомились с технологией процесса производства. На всем лежит отпечаток американской индустриальной культуры.

Неверно мнение, будто в Америке мало авиазаводов. Здесь есть предприятия с производственной площадью в 80 тысяч квадратных метров, притом отлично оборудованные. Широко используются гидравлические прессы, очень много внимания отдается штамповке. На крупных заводах строятся четырехмоторные машины-гиганты. Американские конструкторы сейчас усиленно работают над увеличением скоростей самолетов и повышением мощности моторов. Возлагаются, в частности, большие надежды на моторы жидкостного охлаждения.

Гражданская авиация действует четко: пассажирские самолеты летают точно по расписанию. За 33 часа я пролетел 9.400 километров; поезда проходят это расстояние в течение восьми дней. Движение идет круглые сутки. Ночью работают световые и радиомаяки, пассажирам предоставляются удобные спальные места.

Чтобы множить успехи, нам, авиационным работникам, следует крепко помнить слова товарища Сталина: «Не зазнаваться!» Нужно приналечь всеми силами на освоение наших возможностей. А их у нас много! Мы не знаем тревоги из-за отсутствия заказов. Социалистическая система хозяйства дает нам величайшее преимущество перед капиталистическими заводами. И именно поэтому страна требует от нас больше самолетов, максимум продукции наилучшего качества. Самолеты нужны нам для авиационных линий Гражданского воздушного флота, для нужд народного хозяйства, для подготовки новых авиационных кадров, для охраны наших социалистических границ.

Победы, принесенные нашими героями на крыльях своих машин, отражают гигантский рост всей советской страны. И коллектив авиационных работников — инженеры, мастера, рабочие могут заявить нашему правительству и нашей партии, что все свои знания, все свои силы положат они на то, чтобы советская авиация росла и крепла, чтобы множились славные герои — воспитанники нашей партии.

Привет вам, замечательные герои нашей страны, в день приезда в родную Москву! Душой и мыслями я всегда с вами.

НЬЮ-ЙОРК. (По телеграфу).

Задание выполнено блестяще

Два раза я совершал дальний беспосадочный полет на самолете «АНТ-25». Оба раза я ревностно выполнял свои обязанности, аккуратно передавая по радио, где мы находимся и как работает самолет и материальная часть. Во время пребывания на борту самолета было очень трудно себе представить, как воспринимают эти радиограммы люди, находящиеся на земле — и в нашей стране и за рубежом. Я не понимал, что переживают люди на земле во время дальнего рейса нашего самолета.

Но в этом году, 12 июля, находясь в Нью-Йорке, я первый раз оказался в положении зрителя и слушателя на земле, следящего за полетом Громова. Уже через полтора часа после вылета нам в Нью-Йорке было известно, что самолет стартовал. Экипаж М. М. Громова — Юмашев и Данилин—мне хорошо известен. С каждым из них я соприкасался в жизни или в работе в разной обстановке. Кроме того, я ясно понимал, что этот самолет наш, советский, что он летит по трудному маршруту, что на пути много опасностей, которые мы сами испытали во время нашего полета, и что если полет закончится хорошо, то это безусловно и наш успех!

Немедленно после вылета мы поставили на глобус флажок около Москвы и отметили время. Через несколько часов мы получили сведения, что самолет подходит к Баренцову морю. Нам уже пора было спать, и казалось странным, что там, где-то совсем далеко, экипаж самолета летит при ясном солнце и ему совсем некогда спать.

Первый вопрос после того, как мы проснулись, это — где самолет? Мы поставили флажок уже близ Земли Франца-Иосифа. Еще через несколько часов нас уведомили, что самолет достиг Северного полюса. Мы достали наши записки, бортовой журнал и начали сравнивать, сколько времени потратили мы для достижения Северного полюса и сколько ушло у Громова. И первое же сравнение сильно поднимает настроение. У М. М. Громова уже есть экономия почти четыре часа. Следовательно, экипаж Громова на пути к полюсу встретил гораздо меньше препятствий, чем встретили мы. Припоминаю обледенение, которое мы встретили в Баренцовом море.

Постепенно передвигая флажок с обозначением самолета, мы сидим у глобуса опять до ночи. Отдельные работники полпредства и консульства не спят уже вторую ночь.

На следующее утро мы опять встали с мыслью о самолете. Он уже пересек всю Канаду и двигается замечательно быстро по территории Соединенных Штатов на юг. Так и хочется крикнуть ему: давай, давай еще дальше! Все существо переполнено радостью, гордостью за успех социалистической родины.

Я поздравляю М. М. Громова, Андрея Юмашева и Сергея Данилина с блестящим выполнением задания партии и правительства.

А. В. БЕЛЯКОВ.
Герой Советского Союза.

СЕРГЕЙ ДАНИЛИН
ШТУРМАН САМОЛЕТА «АНТ-25»

Наш путь

Наш полет через Северный полюс, помимо общей задачи—достижения Соединенных Штатов Америки по новой трассе, одновременно имел целью побить мировой рекорд дальности. Эта задача, безусловно, требовала тщательного анализа возможностей самолета в отношении его предельной дальности в зависимости от маршрута, высоты полета и ветрового режима.

Мы разгрузили самолет, сняв аварийное спасательное имущество в виде резиновой лодки и пузырей для придания плавучести машине. Наш самолет имел теоретическую дальность большую, чем у первой тройки, только на 500 километров.

Надо было искать путь для выполнения маршрута только по прямой, без обхода циклонов. Конечно, наиболее благоприятным выходом было бы наличие по всему маршруту хорошей, ясной погоды. В этих условиях даже при встречных ветрах рекорд дальности легко перекрывался на 1.000 километров. Но о таких идеальных условиях не приходилось и мечтать!

Мы решили вылететь при первой возможности, как только в районе Советской Арктики будет хотя бы относительно благоприятная погода. Надо сказать, что, вылетая на побитие мирового рекорда дальности, мы имели самый неблагоприятный маршрут для этой цели. Наличие встречных ветров почти на всем пути снижало дальность минимум на тысячу километров. Необходимость обхода циклонов снижала ее еще на тысячу километров. И, наконец, излом пути у полюса при полете в Сан-Франциско уменьшал наши возможности на 370 километров, так как он засчитывается только при условии, если его регистрирует спортивный комиссар международной аэронавтической ассоциации. Наконец, приходилось считаться с тем, что если самолет даже пройдет всю Америку до южной границы, то дальность будет равна лишь 9.800 километрам. Залетать же в Мексику не хотелось,—наш экипаж собирался сесть именно в США. Ясно поэтому, что засечка излома имела большое значение: она нам давала максимум возможностей для рекорда при условии пролета всей Америки. Рекорд дальности мог достигнуть 10.250 километров.

Вот почему нам надо было произвести засечку излома маршрута и итти только по прямой, не обходя циклонов.

Для выполнения первого условия мы избрали маршрут через остров Колгуев, Новую Землю и только от нее, следуя по 58-му и 120-му меридианам,—через Северный полюс на Сан-Франциско. Такой маршрут обеспечивал нам засечки изломов в трех местах: одну на острове Колгуеве, две на Новой Земле—в Кармакулах и над поселком Лагерным. Кроме того, на 58-м меридиане находится остров Рудольфа. Пройдя над ним, мы имели возможность зарегистрироваться и здесь. Не будучи уверенными в устойчивой погоде и в том, что нас увидят, мы наметили как можно больше пунктов возможной засечки. Хорошая погода хотя бы в Советской Арктике—вот что нам требовалось!

К одиннадцатому июля погода на нашем маршруте была следующая. От Москвы до Чукотского полуострова наблюдалось пересечение двух фронтов большой мощности. В Полярном бассейне до полюса находилась область высокого давления. Справа от полюса — циклон, направление которого еще нельзя было определить. За полюсом ожидалась хорошая погода, и только над Канадой мы должны были встретить еще один циклон. В Калифорнии также стояла хорошая погода. Наличие от Москвы до берегов моря мощных фронтов вынуждало к чрезвычайно трудному слепому полету и требовало навигации при невидимости земли.

Еще в процессе подготовки перелета я был уверен в том, что граница плотных сплошных облаков, которые полностью закрывают солнце, не поднимается выше 4.500 метров. Мне казалось: если встретится высота плотной облачности выше 4.500 метров, то только на небольшом отрезке времени—на час—полтора.

Что касается обледенения в Арктике, то мы пришли к выводу, что при температуре около минус 20 градусов сильного обледенения быть не может, возможно только обмерзание, а это не очень опасно для самолета. Кроме того, обледенения можно было избежать выходом на высоту в 4.000 метров.

Необходимость видеть солнце при полете через Северный полюс диктуется, как известно, тем обстоятельством, что магнитные компасы как на полюсе, так и за ним, до берегов Канады, не работают из-за близости маршрута к магнитному полюсу. Приходится пользоваться солнечным компасом (СУК), который работает только при видимости солнца. Строя свой расчет на уверенности, что облака будут не выше 4.500 метров, я решил одновременно обеспечить себя возможностью полета по прямой и без видимости солнца. Для этого на нашем самолете был установлен гироскопический полукомпас, и по тем данным, какие мне удалось собрать о магнитных склонениях в Арктике, были рассчитаны магнитные курсы по всему маршруту через Арктику.

Странной кажется необходимость в магнитных курсах при полете в том районе, где компас не работает. Однако я предполагал, и действительно—это оправдалось, что компас, будучи непригодным полностью для пилотажа, все же в некоторые моменты, при полном спокойствии самолета, даст показания о правильности общего направления. В соединении с гироскопическим полукомпасом можно было надеяться, что при закрытии солнца облаками на 1—2 часа полета можно будет все же выдержать курс с небольшой ошибкой, которую потом нетрудно исправить.

Мы были уверены, что пройдем в любых условиях погоды, и поэтому решили вылететь 12-го утром. Погода была явно неустойчивой, и в первой же части пути нам пришлось итти слепым полетом на неразгруженном самолете. Действительность оказалась хуже, чем мы ожидали. Вместо того, чтобы видеть землю до Вологды, мы уже через 20 минут полета шли за облаками, не видя ее. Навигация сразу стала слепой, приходилось с начала перелета заниматься астрономией и радиопеленгацией. Не зная точно, какой силы и направления ветер, пришлось взять поправку на предполагаемый ветер и так итти в течение пяти часов. Далее, путем астрономических наблюдений и пеленгацией Ленинграда, Москвы, Архангельска и Мурманска мне удалось определить величину отклонения самолета в сторону и взять соответствующую поправку.

Точно в рассчитанное время мы прилетели к морю и решили пробить облачность вниз и проверить свое местоположение. Здесь меня ожидало первое удовлетворение моего штурманского самолюбия. Оказалось, что мы точно шли по маршруту. Над морем сильно болтало, высота облачности была 150—200 метров. Вид моря был самым непривлекательным, тем более для нас, оставивших в Щелкове все средства для плавания. Поэтому мы решили на море не смотреть и снова, забравшись вверх, пошли над облаками.

Теперь наш путь лежал на остров Колгуев. Над островом нам предстояло снизиться, так как там ожидал спортивный комиссар, который должен был зарегистрировать наш полет. При всем нежелании спускаться вниз мы снова пробили облачность и опять точно оказались над островом, над его западным берегом. Пролетев остров, мы стали набирать высоту и взяли курс на Новую Землю. Она была открыта, и мы прошли над пунктами регистрации. Затем поднялись вверх, — шли до пересечения с 58-м меридианом и здесь повернули точно на север.

С этого момента солнечный указатель курса начал свою работу. До самых берегов Канады он должен был стать нашим самым точным компасом; только бы не подвело солнце! Одновременно я начал производить астрономические наблюдения регулярно в сорок вторую минуту каждого часа.

Сразу за Новой Землей море закрылось облаками и только в редкие разрывы можно было видеть вначале чистую воду, потом плавающие льды и дальше — сплошные ледяные поля. Миновав Землю Франца-Иосифа, пролетев через весь архипелаг, мы увидели на горизонте перистые облака, предвестники стоявшего на полюсе циклона. Как мы и предполагали, циклон не ушел на восток, а продвинулся к западу. Циклон встретил нас сплошной облачностью до высоты 4.000 метров. Следуя по заранее намеченному плану, мы не стали его обходить и пошли прямо в центр его, набирая высоту. Наши предположения полностью оправдались. Начавшееся обмерзание быстро прекратилось на высоте 4.000 метров при температуре минус 20 градусов. Солнца мы совсем не видели только около 30 минут. Далее пошли между двумя слоями облаков, временами слепым полетом. Но густую облачность регулярно разрывало. Появлялась высокослоистая облачность, сквозь которую просвечивало солнце. Этого мне было вполне достаточно, чтобы проверить правильность курса и даже сделать астрономические наблюдения.

Пройдя над полюсом, мы снова увидели ясное небо. Я повернул солнечный указатель курса на 180 градусов, и мы, следуя в том же направлении, пошли на юг. Вскоре опять показались перистые облака, и нам снова пришлось пробивать фронт, снова ловить тусклые лучи солнца, пробивающиеся сквозь слоистую облачность. На этом этапе я опять увидел, что компас в отдельные редкие минуты спокойствия самолета дает относительно верные данные о курсе.

После прохода циклона я с помощью астрономических наблюдений определил, что мы немного уклонились влево. Ввел соответствующую поправку в солнечный указатель курса и удостоверился, что мы идем к острову Патрика. Остров был частично виден сквозь рваные облака. Можно было определить, что мы проходим его правильно. Далее облачность постепенно стала исчезать, и Земля Бенкса была открыта уже почти полностью. Мы подходили к берегам Канады.

Канада встретила нас ясной погодой с небольшими туманами, на которые мы не обращали внимания, так как шли на высоте 3.000 метров. Навигация над Канадой не представляла большой сложности, так как видно было землю и на ней такие отдельные ориентиры, как Медвежье озеро и река Меккензи. По мере приближения к Скалистым горам погода снова стала портиться. Появились вначале перистые облака, потом кучевые, и стали видны только вершины гор.

Мне снова пришлось взяться за астрономию, так как для радиокомпаса еще не было подходящей станции. После прохода Скалистых гор мы вошли в новый циклон и попытались пробить его вверх. Нам это не удалось. Мы попали на высоте 4.500 метров в обледенение, вынуждены были снизиться и свернуть вправо, к берегу океана. Курс был изменен незначительно, так как мы не хотели снижать дальность своего полета по прямой, а температура — плюс 5° — гарантировала нас от дальнейшего обледенения.

Выйдя, по расчету времени, к океанскому побережью, мы пошли над облаками. Я произвел секстантом одно определение высоты солнца. С помощью радиомаяка Сиэттля мы смогли убедиться, что находимся точно над границей океана. Далее, следуя по компасу, мы пошли на Сан-Франциско, получив по радио сообщение, что там берег будет открыт.

По мере приближения к Сан-Франциско облачность стала разрываться, показались берега. Одновременно начало смеркаться. С наступлением темноты стали появляться световые маяки, по которым было легко итти, не прибегая даже к компасу. С этого момента я считал, что перелет в основном закончен. Далее мы могли спокойно итти по маякам на юг до Сан-Диего и там утром совершить посадку. К сожалению, вскоре мы получили радиограмму, что все аэродромы по побережью в районе от Сан-Франциско до Сан-Диего будут закрыты туманом. Возник вопрос: садиться в Сан-Франциско или итти дальше?

После короткого совещания экипажа решено было итти в Сан-Диего и там, в зависимости от обстановки, принимать решение. Следуя по маякам, мы на рассвете вышли к Лос-Анжелосу. Вся береговая полоса на 30—60 километров влево действительно была закрыта туманом, торчали только вершины гор. Туман так изменил всю конфигурацию местности, что не было возможности определить местонахождение. Пришлось прибегнуть к радиомаякам и по ним убедиться, что мы действительно подошли к Лос-Анжелосу.

Так мы дошли до Сан-Диего, который я определил по радиомаяку. Не желая итти в Мексику, решили произвести посадку на аэродроме в Марчфильде. Выйти к нему не представляло затруднений, так как там имелся радиомаяк. К сожалению, аэродром оказался настолько мал, что мы не рискнули на него сесть и решили приземлиться прямо на поле, в пяти километрах от аэродрома. Посадка была совершена хорошо. В два часа сорок минут по Гринвичскому времени, то-есть тотчас же после приземления, я начал уже подписывать автографы американцам.

Нью-Йорк.

СЛУЖИТЬ НА БЛАГО РОДИНЕ

Заканчивая свое замечательное путешествие, сегодня в Москву возвращаются славные сыны советского народа—товарищи Громов, Юмашев и Данилин. Родина радостно встречает людей, выполнивших ее труднейшее задание. Проложив воздушную дорогу между Старым и Новым светом, соединив прямой два государства, советские летчики тем самым сделали крупнейший вклад в дело мира.

Громов, Юмашев и Данилин — военные люди. И тот факт, что они укрепили дружбу двух народов, лучшим образом доказывает, что наша Красная Армия стоит на страже всеобщего мира. Где бы ни был советский самолет, где бы ни летал летчик-большевик, всюду перед ним стоит одна генеральная задача: служить развитию народного хозяйства, охранять интересы своей родины, быть на страже прогресса.

Каждый полет советского самолета — это новый вклад в дело строительства социализма. Летаем ли мы на Северный полюс и через него, перевозим ли пассажиров, боремся ли с малярийным комаром, тушим ли лесные пожары, — всегда и везде советские летчики помнят об огромной ответственности за порученное им дело, о своей обязанности выполнить его так, как это подобает людям сталинской выучки.

Полковник В. МОЛОКОВ.
Герой Советского Союза.

—o—

Новая трасса

Изумительный перелет Громова, Юмашева и Данилина с величайшей убедительностью продемонстрировал, что наша авиационная культура не знает границ. Выращенные партией, советские летчики прокладывают новые пути между континентами, пронося по Сталинской трассе дружбу народов, укрепляя культурные и деловые связи между государствами.

Перелеты Чкалова и Громова кладут начало трансарктическим сообщениям через Ледовитый океан. Недалеко то время, когда над Северным полюсом, над ледяными просторами Центральной Арктики будут проноситься десятки самолетов, перевозящих почту, грузы, пассажиров.

При современном темпе авиационного роста и авиационного строительства установление регулярного трансарктического сообщения между СССР и Америкой через Северный полюс едва ли потребует больше трех лет. Этот срок достаточен для того, чтобы не только как следует изучить линию, но и оборудовать ее всем необходимым для регулярных рейсов.

М. ШЕВЕЛЕВ.
Герой Советского Союза.

—o—

ПРИМЕР ГЕРОИЗМА И ОТВАГИ

Личный состав Военно-морского авиационного училища имени Сталина с гордостью и восхищением следил за героическим перелетом Москва — Северный полюс—США, совершенным Громовым, Юмашевым и Данилиным. Своим беспримерным подвигом они показали всему миру несокрушимую мощь нашей родины, продемонстрировали великолепные качества советской авиации.

Для всех нас Михаил Громов, Андрей Юмашев и Сергей Данилин служат примером героизма, смелости, упорства и сталинской закалки. Курсанты равняются по ним — лучшим советским летчикам. Идеалом каждого является глубокое овладение сложной авиационной техникой, мастерством самолетовождения в любых метеорологических условиях, так, как этого достигли они, наши герои-летчики.

На образцах героизма и на их подвигах воспитываются новые кадры славного воздушного флота.

Начальник авиаучилища полковник КУКИН.
Комиссар, капитан 3-го ранга АБАНЬКИН.

Новая эра в истории цивилизации

ооо

А. ТРОЯНОВСКИЙ

Полпред СССР в США

ооо

Бывают события, которые, как молния, освещают ярким светом всю окружающую обстановку, делают чрезвычайно ясным то, что до этого оставалось в тени.

Такую роль сыграли перелеты наших героев через Северный полюс из Москвы в Соединенные Штаты Америки. Перед этим Северный полюс был прочно и основательно завоеван отрядом О. Ю. Шмидта, спустившимся в составе четырех самолетов на эту вершину мира. Геройский перелет Чкалова, Байдукова и Белякова, а вслед за ним рекордный перелет Громова, Юмашева и Данилина блеснули перед всем миром исключительно высокими качествами советской авиации.

Это не были простые полеты на дальность. Советские орлы летели над суровыми пространствами Севера, где никогда не ступала человеческая нога, где неизученный вечный лед выдвигал одну за другой многочисленные преграды, которые пришлось преодолевать нашим летчикам. Ведь перелет Блерио через Ламанш не был полетом на дальность. Ведь перелет Линдберга через Атлантический океан также не был полетом на дальность. Но каждый из них представляет собой замечательное явление в истории авиации. Не менее замечательны перелеты наших двух героических экипажей. Ко всему этому Громов, Юмашев и Данилин побили еще и мировой рекорд дальности беспосадочного полета.

Советская авиация — продукт последнего десятка лет. Советские самолеты и моторы, как и вся советская авиационная культура, — весьма молодое явление. Но какая высота этой культуры! Какие достижения!

Вопреки проискам врагов советского народа, наша страна, наше правительство, наша партия, наш товарищ Сталин своей мудрой политикой подняли советское хозяйство и культуру на небывалую высоту, и этот под'ем сейчас продемонстрирован перед всем миром в наглядной, яркой и убедительной форме. Авиационное дело — одно из самых высших достижений современной техники. Расцвет его у нас налицо. Это вместе с тем неопровержимое доказательство расцвета всей нашей промышленности и всей нашей культуры.



Герой Советского Союза М. М. Громов.

Сколько раз разные вороны каркали, что в нашей, когда-то отсталой и некультурной, стране невозможно успешное социалистическое строительство. «Отложите социалистическое строительство, — «советовали» они нам, — сдайте свои позиции капитализму». Такие «советчики», явные и замаскированные враги социализма, явно обанкротились. Социалистическая страна торжествует на весь мир!

Один враждебный СССР американский журналист пытался по поводу перелета наших героев через Северный полюс утверждать, что суть здесь только в талантливости русского народа, а не в нашей социалистической системе. Талантливость русского народа и других народов, живущих на советской территории, известна всему миру. Но ведь именно наша социалистическая система дает возможность проявлять эту талантливость, она будит инициативу советских граждан, она создала огромный рост нашей промышленности, она высоко подняла всю нашу культуру.

Пигмеи с крошечным умом и крикливой глоткой, задыхающиеся от злобы, пытались и пытаются саботировать процесс нашего социалистического строительства. Мы разоблачаем и обезвреживаем их, очищаем нашу страну от мелких, но все же вредных и опасных паразитов.

Я помню, как на чествовании О. Ю. Шмидта в Нью-Йорке известный полярный исследователь Вилкинс произносил панегирики именно нашей системе, дающей возможность нашим героям творить чудеса и поддерживающей их всей своей огромной мощью.

Наши летчики явились перед американским народом из облаков Севера живым воплощением силы и расцвета Советского Союза. Всякий «Фома неверующий» мог перед собой видеть отважных советских людей, гордых своими подвигами и славой своей страны. Всякий рядовой американский гражданин, привыкший слышать небылицы о нашей стране, мог увидеть, какими семимильными шагами идет Советский Союз вперед и на какие чудеса способны его сыны. Вот действительно наглядный урок, учение не рассказом, а показом!

Последние перелеты раскрыли глаза многим американцам на величие сталинской эпохи. Вот действительно новая эпоха возрождения в истории человечества! Глашатаями этой сталинской эпохи и явились перед миром летчики группы Чкалова и Громова.

Они показали, что дает современной цивилизации советская демократия, вовлекающая широкие народные массы в социалистическое строительство и обогащающая их творческую инициативу. Без личной инициативы, без огромного напряжения личной воли невозможно совершение подвигов, подобных тем, которые совершили Чкалов, Громов, Байдуков, Юмашев, Беляков и Данилин. Советский народ — это не легендарный Прометей, прикованный к скале, с широкими намерениями и ограниченными возможностями, это даже не орел, поднимающийся к небесам и там парящий, — это именно стальная птица, идущая по Сталинскому маршруту через все препятствия и трудности к великой цели освобождения человечества.

Что двигает советских людей по этому маршруту? Что побуждало наших героических пилотов летать, несмотря на все опасности, через Северный полюс в Америку? Такой вопрос некоторые американцы задавали и Чкалову, и Громову, и их товарищам. Американцы, конечно, за геройством наших летчиков искали материальной заинтересованности, думали о золоте, о долларах, которые должны были манить наших героев в их исторических полетах.

Слова товарища Сталина о том, что в нашей стране труд превращается «в дело чести, в дело славы, в дело доблести и геройства», глубоко и полно отвечают на вопрос о том, какие силы заложены в нашем строе. В стахановском движении, в завоевании Арктики, в полетах через Северный полюс, в геройстве, широко проявляемом нашими лучшими людьми, мотивы чести, доблести и славы играют решающую роль. Но помимо славы остается еще естественное желание служить человечеству и своей социалистической родине, которое воодушевляло Чкалова, Громова и их сподвижников и воодушевляет множество других членов нашего социалистического общества.

Насчет характера нашего общества в Америке еще много путаницы.

Сталинская Конституция — эта Великая хартия социализма — многим в Соединенных Штатах раз'яснила сущность нашего строя, но, однако, не все еще дошло до сознания широких кругов американского общественного мнения. Прилет наших летчиков снова заставил американский народ задуматься над психологией советских людей и над великой освободительной ролью нашей страны. Многие в Америке говорили и писали о том, что наши герои открыли для американцев Советскую Россию и показали им, что в действительности она собой представляет

Вместе с тем в Америке укрепляется понимание, что социализм—не импортный товар, что он не может быть ввезен туда на крыльях самолета, хотя бы и красного, или в трюме океанского парохода, или на страницах книг, или через радиовещание.

Но интерес в Америке к стране социализма, конечно, не ограничивается социально-политической и бытовой стороной советской жизни. В конце концов Советский Союз и Соединенные Штаты Северной Америки — ближайшие соседи. Берингов пролив, отделяющий Аляску от Чукотки, имеет в ширину всего 86 километров, а если взять острова Диомида, находящиеся в Беринговом проливе и принадлежащие: Большой—нам, Малый—американцам, то расстояние между двумя государствами уменьшается до 40 и даже меньше километров. Пути сообщения между двумя великими соседями представляют большой интерес для каждого из них. Прогресс цивилизации тесно связан с прогрессом транспорта. Открытие новых воздушных путей сообщения с Советским Союзом, а следовательно с Европой, через Северный полюс имеет громадное значение для Соединенных Штатов, особенно для их тихоокеанского побережья и для Аляски. Близость между нами увеличится, общение станет интенсивнее, взаимный интерес возрастет, взаимное понимание и взаимное уважение будут больше.

Все это облегчается тем, что между Соединенными Штатами и СССР нет никаких политических и территориальных конфликтов и претензий. И Чкалов, и Громов были искренне приняты в Соединенных Штатах как вестники мира и дружбы между двумя великими народами.

Значение завоевания Севера и замечательных перелетов советских героев будет в полной мере оценено в Америке, когда от всего этого получатся уже практические результаты. Эти результаты явятся в виде организации метеорологической службы с точным предсказанием погоды, основанным на данных Арктики, этой фабрики погоды для всего Северного полушария нашей планеты. Они будут показаны в виде регулярного почтового, пассажирского и грузового сообщения через Арктику и Северный полюс. Эти результаты не замедлят дать о себе знать.

Мы вправе ожидать ответного визита американских летчиков тоже через Северный полюс. Джемс Маттерн уже собирается лететь из Америки в Москву. Его полет, вероятно, состоится в будущем году. Пока-что нас во Владивостоке посетила американская эскадра. Этот визит служит той же цели, что и перелеты наших летчиков, т. е. укреплению дружеских отношений между двумя государствами.

Советско-американская торговля с каждым годом растет. Во всяком случае планируется увеличение наших закупок в Соединенных Штатах, при чем последние, согласно недавнему соглашению, предоставили нам право наибольшего благоприятствования, т. е. все торговые права и льготы, какие предоставлены какой бы то ни было стране. Если это учесть, то нельзя не видеть благоприятных перспектив для развития экономических отношений между нашими странами.

Те симпатии, которые были выражены в Америке нашим летчикам, сопровождавшиеся возгласами «Да здравствует Советский Союз!», являются отражением сочувствия нашей внешней политике, последовательной и твердой политике мира. Надо прямо сказать, восторженная и гостеприимная встреча экипажей Чкалова и Громова в Соединенных Штатах была бы невозможна, если бы общее отношение населения к внешней политике Советского Союза было там менее дружественным. Совместное участие СССР и Соединенных Штатов в манифестации в пользу мира, на-днях произведенной многими странами по инициативе государственного секретаря Соединенных Штатов Хэлла, является только сравнительно небольшой долею выявления мирных стремлений, свойственных обоим народам.

Дружба между ними, весьма существенная для дела международного мира, легко могла бы стать фундаментом для организации борьбы за мир. Всякий шаг вперед по пути американо-советской дружбы является шагом к укреплению международного мира. Я считаю себя вправе рассматривать дружеские демонстрации в Америке в честь Чкалова, Громова и их товарищей, и в связи с этим в честь Советского Союза, как демонстрацию в пользу мира.



Майор А. Б. Юмашев.

УСПЕХ СОВЕТСКИХ КРЫЛЬЕВ

С радостью принял народ Парижа героев полюса, авиаторов Громова, Юмашева и Данилина, которые своим великолепным подвигом принесли новое доказательство высоких качеств советской авиации.

Побив мировой рекорд на дальность, который в течение четырех лет держали французские авиаторы Кодос и Росси, они осуществили не только замечательное спортивное достижение, но и беспримерный подвиг, который открывает новые горизонты технике воздухоплавания.

Еще недавно перелет через полюс и установление межконтинентальной связи казались невозможными в виду трудностей, с которыми приходилось бороться. Ныне это осуществившийся факт.

От имени всей французской авиации я горячо аплодирую блестящему успеху советских крыльев и желаю всякого благополучия знаменитым авиаторам.

ПЬЕР КОТ.
Министр авиации Франции.
(По телефону из Парижа).

—o—

Нашим друзьям

Восторженный прием, оказанный народом Парижа трем героям полюса—Громову, Юмашеву и Данилину, показывает, с каким восторгом и симпатией вся Франция следила за великолепным рейдом наших советских друзей.

Новый рекорд тем более многозначителен, что был установлен при исключительно трудных обстоятельствах, т. е. в полете над просторами нашей планеты, наименее гостеприимными, где радиосвязь с маяками отсутствует, где приходится итти навстречу обледенению, туманам и циклонам.

Громов, Юмашев и Данилин не только установили новую цифру в таблице мировых рекордов, но вписали неувядаемую страницу в историю всемирной авиации.

БОССУТРО.
Председатель парламентской комиссии по делам воздухоплавания (Франция).
(По телефону из Парижа).

—o—

С братским приветом!

После великолепного полета Чкалова, Байдукова и Белякова над полюсом, блестящее достижение Громова, Юмашева и Данилина дает миру новое доказательство высоких качеств персонала и материального оборудования советской авиации.

Это один из наиболее завидных рекордов. В течение четырех лет его держали наши соотечественники — Кодос и Росси. И этот рекорд побили наши три друга — герои СССР.

С братским приветом обращаюсь я к пилотам, к техникам и рабочим, которые построили, повели «АНТ-25».

САДИ ЛЕКУАНТ.
Генеральный инспектор французской авиации.
(По телефону из Парижа).

—o—

ВЕЛИЧАЙШИЙ ПОЛЕТ

Полет Валерия Чкалова, Александра Белякова и Георгия Байдукова показал высокий уровень советской авиации. Это была чудесная демонстрация искусства пилотов и лиц, строивших самолет. Полет показал миру, какое важное место занимает СССР в области авиации, и огромную роль кратчайшего пути через Арктику. Техническое искусство и человеческие усилия дают возможность организовать регулярную воздушную связь между СССР и США через Арктику.

Первый полет был величайшим полетом в анналах авиации. Второй полет—Громова, Юмашева и Данилина показал, что в Арктике можно организовать воздушное пассажирское движение и что первый полет не был фокусом или делом счастья.

Желаю новых успехов советским летчикам!

БИЛЬ ЛАВЕРИ.
Американский пилот-инструктор.
Фербенкс. (По телеграфу).

Майор А. ЮМАШЕВ

У ЦЕЛИ

Темная июльская ночь подходила к концу. На горизонте уже можно было видеть неясные очертания горных вершин, возвышавшихся справа и слева от нас. Быстро наступал рассвет. Под нами была выжженная солнцем желто-оранжевая земля, с изредка попадавшейся скудной растительностью. Мы летели вдоль старого русла реки. По расчетам можно было уже ожидать Лос-Анжелос. Как только рассвет дал возможность различать очертания гор, взоры всех нас троих устремились на землю. Вооружившись картами, мы занялись определением местонахождения самолета. Это было нелегко. На картах не было точного расположения горных вершин и направления их хребтов. Для точной ориентировки необходимо было дождаться выхода к побережью, где очертания берегов могли дать возможность более правильно определить положение самолета. Но воды мы так и не увидели. Можно было только предположить, что на горизонте показался океан, по тому морю облаков, которые предстали перед нашими глазами. Сквозь низкую облачность пробивались вершины гор. Конфигурации берегов не было видно. Не было заметно также и признаков Лос-Анжелоса, который, бесспорно, должен был находиться где-то на нашем пути.

Мы продолжали лететь вперед, стараясь по незначительным признакам (отдельные озера, вершины гор, редкие дороги) определить местоположение самолета. Советовались друг с другом, высказывали свои предположения и, в конце концов, сошлись на том, что находимся где-то между Лос-Анжелосом и Сан-Диего. Видно было, что береговая полоса, на которой расположен Лос-Анжелос, а также Сан-Диего, покрыта сплошной низкой облачностью и туманом.

Долетев до предполагаемого места расположения Сан-Диего и убедившись, что туман настолько плотен, что сверху ничего разглядеть нельзя, мы приняли решение: отойти немного в глубь страны и выбрать место для посадки. Прогноз погоды, переданный нам из Сан-Франциско, о том, что аэродромы в Лос-Анжелосе и Сан-Диего будут закрыты туманом, оказался правильным. Нам ничего не оставалось, как только искать места для посадки. Эта задача также была не из легких. Поверхность земли между горами оказалась сильно пересеченной. Только небольшие участки были возделаны под фруктовые сады, пашни и луга. Но эти участки были столь малы, что садиться на них не представлялось возможным.

Сделали несколько кругов на высоте 1.000 метров, рассматривая землю и советуясь друг с другом о каждой площадке, попадавшейся в пути. Покружившись в течение часа в поисках площадки, мы остановили свой выбор на большом поле с редкой, выжженной солнцем травой. Это поле представлялось нам достаточным по своим размерам для посадки самолета, но по характеру грунта оставляло желать много лучшего. С воздуха можно было только определить, что грунт достаточно твердый и не имеет резко выраженных бугров, но все же значительные неровности ясно выделялись. Лучшей площадки поблизости не нашлось.

Когда было принято решение садиться на эту площадку, Михаил Михайлович Громов стал детально ее изучать, летая на высоте от 10 до 50 метров в разных направлениях. Пока Громов носился низко над землей, как штурмовик, атакующий противника, мы с Сережей Данилиным занялись радиостанцией, пытаясь устранить некоторые неполадки, чтобы послать радио о нашей посадке.

Уже перед самой посадкой мы с Сережей надели чистые рубашки и сменили кожаные полярные брюки на обычные шерстяные. В самолете все было разбросано. Собирать вещи не было времени, да и никакого желания. Тут и там лежали мешки с продуктами, полярная одежда, фуфайки, огромное количество всевозможных карт. Шасси были выпущены.

Я сел на заднее сидение за второе управление. Сережа находился в своей штурманской кабине. На случай неблагополучной посадки мы надели меховые шлемы для предохранения головы от ударов. Михаил Михайлович зашел на посадку. Стоял полный штиль. Шли под очень пологим углом на минимальной скорости, все точно рассчитывая.

Михаил Михайлович мастерски подвел самолет к земле, мы коснулись ее тремя точками. Несмотря на отличную посадку, сразу почувствовали сильный толчок. Дело в том, что амортизация и давление камер были рассчитаны на полный вес машины с горючим в одиннадцать с половиной тонн, а при весе ее в 5 тонн амортизации почти совсем не было. Грунт, как потом оказалось, скорее напоминал камень, нежели землю, и имел значительные неровности. Самолет прыгал и бил хвостом о землю так, что я уже начинал опасаться за шасси. Чтобы не получить сильных ушибов, приходилось крепко держаться за сиденье и штурвал. Все же я несколько раз ударился головой об алюминиевую крышку.

«АНТ-25» и на этот раз выдержал суровое испытание. Шасси остались в целости, ничто не пострадало. Машина, пробежав около 400 метров, остановилась. Она села в США, как говорится, «в хорошей форме».

Полет был закончен. Задание партии и правительства, задание товарища Сталина выполнено. Невольно улыбка появилась на лице каждого из нашей тройки: мы молча поздравляли друга друга.

Я открыл крышку люка и стал осматривать местность. Она напоминала причудливые очертания холмов в районе Коктебеля в Крыму. Разница заключалась только в том, что горы здесь были более высокими, а земля больше выжжена солнцем. Вдали виднелись отдельные домики фермеров. К месту нашей посадки уже ехал автомобиль. Я выскочил на землю. Странно и приятно ощущать под собой твердую почву после 62 часов пребывания в воздухе! Самочувствие прекрасное, только глаза испытывали некоторое утомление и были воспалены.

Несмотря на ранний час, солнце уже палило. Вслед за мной соскочил с самолета Данилин. Мы поздоровались с подбежавшим к нам фермером, который говорил что-то непонятное для нас и, видимо, не знал, на кого больше смотреть — на нас или на самолет. Сережа показал ему записку, в которой на английском языке содержалась просьба—срочно найти представителя власти и доставить его к месту нашей посадки. Фермер предложил нам покушать, но мы были сыты и отказались. Мы просили как можно скорее с'ездить за официальным лицом.

Тем временем стал с'езжаться народ. Количество машин с каждой минутой увеличивалось. Это были в большинстве старые машины, управляемые фермерами и ковбоями, одетыми в простые рубашки без галстуков, в больших широких шляпах. Они с удивлением смотрели на нас и обходили машину со всех сторон. Мы чувствовали себя несколько неловко, будучи предметом всеобщего внимания и не имея возможности сказать ни одного слова.

Время тянулось медленно. С нетерпением ждали мы прибытия официального лица, чтобы можно было пойти помыться и побриться. Это было, кажется, в тот момент самым большим нашим желанием. Борода за три дня отросла так, как никогда в жизни не отрастала! Тут мы впервые познакомились с одним из американских обычаев — собиранием автографов. Мы буквально не успевали удовлетворять просьбы приезжавших. Мне не раз казалось, что у меня очень длинная фамилия!

Минут через сорок мы заметили направляющийся к нам самолет. Он сделал посадку на соседней площадке. Это прилетел офицер с соседнего военного аэродрома в Марчфильде. Он поздравил нас с успешным окончанием перелета. Быстро распорядился об охране самолета, и мы поехали на аэродром в Марчфильд.

Михаила Михайловича там сразу позвали к телефону. У провода был Вашингтон—другой конец США. Звонил поверенный в делах СССР тов. Уманский. Он поздравил нас и спросил, в какой помощи мы нуждаемся. Громов вкратце рассказал ему о последнем этапе перелета, о благополучной посадке и тут же передал ему нашу первую телеграмму товарищу Сталину об окончании перелета, который мы посвятили великому вождю народов, а также краткий рапорт правительству об установлении новых мировых рекордов дальности полета по прямой и по ломаной линии. Пользуясь телефонными услугами Уманского, как переводчика, американский офицер обходным путем через Вашингтон стал узнавать у Михаила Михайловича, каковы его пожелания в отношении самолета и ближайшие намерения. Этим же телефонным путем мы получили несколько часов спустя из Вашингтона глубоко взволновавшее нас теплотой и сердечностью приветствие товарища Сталина и руководителей партии и правительства. Нашей радости не было границ.

Мы ответили товарищу Сталину о своей готовности выполнить любое, еще более сложное задание, о том, что мы будем считать за счастье получить его в будущем.

В Марчфильде нам отвели прекрасную комнату с ванной, которой мы не замедлили воспользоваться. Трудно передать, какое удовольствие испытываешь, погружаясь в теплую воду после трехсуточной напряженной работы в воздухе. В тот момент, когда мы приводили себя в порядок, мылись и брились, вбежали (именно вбежали, а не вошли!) только-что прилетевшие в Марчфильд советский консул в Сан-Франциско Гохман и корреспондент «Правды» тов. Л. Хват. Горячим, дружеским об'ятиям и поздравлениям не было конца. Все наперебой рассказывали о событиях последнего дня и ночи.

Выработали программу дня. Решено было дать нам 4-часовой отдых, после чего нас отдавали во власть американской прессы.

Сон был наредкость крепким. Проснувшись и приведя себя в порядок, мы увидели, что скопилось большое количество корреспондентов и фоторепортеров. С какой молниеносной быстротой они прикатили из разных мест—кто на машине, кто на самолете, чтобы получить свежие новости для своих газет! В тот момент нам еще непривычно было стоять под взорами нескольких десятков кинорепортеров, непрерывно освещавших нас яркими вспышками магниевых ламп, применяемых ими для с'емок при солнечном свете.

Отдав почти 2-часовую дань прессе, мы поехали в Сан-Диего. Уже в темноте прибыли мы в этот замечательный южный городок. С наступлением темноты стало видно, как туман, наш первый калифорнийский знакомый, начинает сгущаться и закрывать собой всю землю. Он обычно ежедневно закрывает горы с вечера до полудня, но зато весь день светит солнце, и, говорят, здесь бывает всего один — два дождливых и пасмурных дня в году.

В городе уже узнали о нашем прибытии. Около гостиницы, где были приготовлены для нас комнаты, собралось много народа. Нас приветствовали аплодисментами и немедленно стали просить автографы. Вечером, когда мы ужинали в одном из ресторанов города, обставленном, кстати сказать, в испанском стиле XVIII века, нам уже принесли газеты со снимками нашего самолета на первой странице, с фотографиями нас самих и с подробным описанием всего того, что было известно корреспондентам. Мы были удивлены такими подробностями, как, например, описание цвета наших рубашек, наличие или отсутствие у нас галстука и прочее.

Пробыв в Сан-Диего и следующий день, в течение которого был отдан визит мэру города, устроен обед в честь нашей тройки в торговой палате и осмотрен авиазавод «Консолидейтед», мы поехали поездом в Лос-Анжелос. Корреспонденты не оставляли нас ни на минуту. В вагоне поезда они также производили ряд снимков.

Наконец, мы в Лос-Анжелосе. Еще под'езжая к перрону, можно было видеть колоссальное скопление людей. Народ толпился и шумел. За неимением места на платформе люди сидели на крышах вагонов, на буферах, на подножках. Мы стояли на площадке вагона. Увидев нас, народ стал восторженно выкрикивать приветствия.

Нам долго не удавалось сойти с площадки вагона, несмотря на энергичные меры, принимаемые полицией. Тысячи рук подымались вверх. Сплошь и рядом можно было видеть поднятые вверх сжатые кулаки. То и дело к нам подходили с цветами, и нехватало рук, чтобы принимать их.

Среди общего шума и криков послышалось пение. Все яснее и яснее раздавались звуки «Интернационала», и, наконец, тысячи голосов слились в один общий хор, певший торжественный гимн. Наступил незабываемый момент, радостное волнение охватило всех. Трудно было удержать себя, чтобы не включиться в общую победную песню революции.

Нью-Йорк.

ЛЕТЧИКИ СТРАНЫ СОЦИАЛИЗМА

(От нью-йоркского корреспондента «Правды»)

Двукратный перелет советских летчиков из Москвы в Соединенные Штаты через Северный полюс и встречи летчиков с американскими общественными и научными кругами в огромной степени повысили авторитет Советского Союза в США. Необычайность *предприятия*, смелость замысла, героичность выполнения, сочетание мирового размаха с четкостью и пунктуальностью работы — все это увеличило бы уважение Америки к любой стране. Были, однако, особые обстоятельства, повысившие значение перелетов, совершенных пилотами Советского Союза.

Вот уже лет восемь, как Америка слышит *о советском лозунге: «догнать и перегнать»*. Сначала многие американцы относились к этому в общем пренебрежительно, потом недоверчиво,—мы не говорим о друзьях СССР, — потом свысока и скептически: Россия, мол, старается овладеть современной техникой, но это дело многих *десятилетий*, и мечтать о ведущей роли для нее рановато.

Неоспоримые доказательства необыкновенных достижений в области индустриализации СССР и освоения им техники поколебали, но не уничтожили этот подход к стране Советов. Советские трансполярные перелеты заставили США переоценить свою точку зрения на Советский Союз. Америка получила конкретнейшее и ярчайшее доказательство того, что советское слово не *расходится* с делом и что Советский Союз выдвинулся в ряд ведущих стран, вписывающих свою собственную страницу в историю технических завоеваний человечества.

Случилось так, что перелеты совпали с периодом усиленной агитации реакционных *фашистских кругов против СССР*. Америка в общем относилась скептически к их клевете: факты говорят громче самых оголтелых крикунов. Но все же беспрерывная, обильно субсидируемая и довольно изобретательная кампания лжи оставляет известный след. И вот в эту атмосферу, как прекрасный, освежающий весенний ветер, ворвался двукратный прилет советских летчиков.

Перед Америкой предстало шестеро советских героических людей — и что ни человек, то своеобразно, резко и смело очерченная личность! Не прошло и двух дней после прилета Чкалова, Байдукова, Белякова, как Америка увидела, что это не *просто необыкновенные авиаторы*, но и необыкновенные люди. С прилетом Громова, Юмашева, Данилина стало еще более очевидно, что эти люди, имея нечто свое, советское, общее им всем и отличающее их от людей других стран, являются каждый в отдельности красочной индивидуальностью.

Америка видала иностранных гостей. *Америку редко чем удивишь. Но тут было* нечто поистине новое. Герои, которые относят свой героизм не за свой счет, а за счет своей великой родины и ее социалистического строя. Люди дела — и какого трудного, почти невероятного, граничащего с фантастическим, дела, — говорящие тем же языком, что и политические представители страны, и включающие это свое личное дело в общий план социалистической работы. Смелые люди, заявляющие, что у них на родине таких, как они, — тысячи и что если потребуется, то найдется великое множество молодых советских патриотов, способных выполнить такие же задания.

Тут было чему удивиться! Судя по громадному *интересу* и теплому, дружественному отношению к летчикам, Америка глубоко почувствовала, что она здесь имеет дело с новым человеком, с новым типом человека. Недаром пять недель подряд советские летчики не сходят с киноэкрана: явление редкое в анналах американских *киноразвлечений*.

В специальных научно-исследовательских и авиационных кругах интерес к перелетам колоссальный. Для них оба перелета— завершение великой эпохи в истории борьбы человека с природой. Арктика завоевана; Северный полюс завоеван; доказана *практичность трансполярной авиасвязи* между Европой и Америкой; открыты новые горизонты. С небывалым единодушием и энтузиазмом общества полярных исследователей, метеорологов, геологов, океанографов, авиаторов, представители научно-исследовательских институтов спешили выразить глубокую признательность не только смелым завоевателям, но и Советскому Союзу.

«Перелететь раз через полюс и в США через Канаду—достижение, достаточно блестящее, но такое, которое еще можно было бы с некоторой долей логики отнести отчасти за счет простой удачи,—пишет журнал «Авиация» за август.—Перелететь два *раза через полюс и* в США через Канаду, одновременно поставив рекорд дальности полета, — это уже нечто совершенно иное. Ясно, что при выполнении полярной программы СССР «западни и стрелы судьбы смелой» устраняются заботливой выработкой плана, мужественным пилотированием, *компетентной инженерной работой* и производством». Авиация Америки, гордая своими достижениями, ведущая во многих областях, выразила свое глубочайшее уважение авиации советской. А такие люди, как Бэрд и Линдберг, не расточительны на похвалы.

Перелеты закрепили связи дружбы между американским и советским народами в *небывалой до сих пор степени*. Впервые после установления дипломатических отношений между СССР и Соединенными Штатами перед массами Америки предстали такие «посланники мира». Они наглядно показали народу Америки, чем занят народ СССР. Они говорили языком, доступным широчайшим массам. Россия была отсталой страной — вот наши «АНТ-25». *Мир задыхается в тисках* фашизма: у нас единственное желание мирно работать, мирно строить, завоевывать природу для блага трудящихся. Массы американского народа поняли это: недаром они так сердечно встречали летчиков, где бы те ни появлялись.

Записана новая, свежая страница в историю дружбы двух стран. Обе страны как бы стали ближе друг к другу.

М. ОЛЬГИН.

ЧЕСТЬ И СЛАВА ГЕРОЯМ!

Сегодня Москва встречает тт. Громова, Юмашева и Данилина — отважных сынов *великого народа, совершивших подвиг*, который привел в изумление весь цивилизованный мир.

Их легендарный воздушный корабль—детище социалистической индустрии — на крыльях своих пронес славу великой страны над покоренным большевиками Северным *полюсом, над ледовым безмолвием* неизведанного полюса неприступности, над дремучими лесами Канады, каменной громадой Скалистых гор, над знойной Калифорнией. Прямая воздушная магистраль, проложенная советскими летчиками, связала два материка.

Для советского патриота, ставящего превыше всего долг перед родиной, нет и не может быть непреодолимых препятствий. Вы показали пример того, как надо выполнять *боевые задания партии, правительства*, великого Сталина.

Крепко жмем Ваши сильные руки, твердо державшие в беспримерном полете штурвал краснокрылого красавца «АНТ-25». Горячий привет верным сынам великой родины.

Академики: В. Л. КОМАРОВ, И. М. ГУБКИН, З. В. БРИЦКЕ, А. А. БОРИСЯК, А. Н. БАХ.

Пионеры трансполярных путей

В торжественный день победного возвращения Громова, Юмашева и Данилина в столицу СССР я хотел бы еще раз от всей души передать им через «Правду» мои чувства восхищения их геройством.

Неизвестно, чего было больше у американцев — *преклонения перед отвагой* советских летчиков или самого искреннего *изумления по поводу того*, что трансполярная связь Старого и Нового света оказалась реальной возможностью.

Но и после перелета Чкалова, Байдукова и Белякова известный скептицизм не рассеялся. В разговоре со мной один из крупнейших американских авиационных деятелей в начале июля заявил, что пройдет немало времени, пока еще кто-нибудь рискнет полететь по тому же пути и пока можно будет говорить о трансполярных *перелетах, как о реальной политико-экономической* воздушной магистрали.

Основной эффект блестящего перелета Громова, Юмашева и Данилина в Америке заключался в том, что после их исторического достижения американское общественное мнение уже не могло не усвоить мысли, что в Советском Союзе имеются не единичные, а необозримо многие летчики и самолеты, которые могут повторить и даже превзойти эти первые два исторических рейса. Некоторые американцы сконцентрировали все свое внимание только на самом факте установления нового мирового рекорда дальности безостановочного полета. Другие, более вдумчивые люди, отнюдь не преуменьшая громадного значения этого рекорда, задумались над тем фактом, что перелет *доказал осуществимость воздушного* трансарктического пути, тем самым невыразимо быстро приблизив друг к другу две великие державы.

У всех тех американцев, которые либо видели громовскую тройку воочию, либо смотрели на нее в кино, либо слушали ее по радио, прекрасное впечатление, оставленное чкаловской тройкой, еще более укрепилось и обогатилось впечатлением от не менее ярких личностей. Если бы меня *спросили*: что произвело на американцев, видевших или слышавших Громова, Юмашева и Данилина, наибольшее впечатление? — я ответил бы: так же, как и их машина, они оставляют впечатление громадного «запаса мощности». Невольно сразу приходит на ум мысль: они сделали много, но ясно, что это только начало по сравнению с тем, что могут сделать они *и подобные им*.

Когда самолет Леваневского не прибыл ни в срок ни после срока в Фербенкс, то этот факт уже не мог поколебать ни в ком в Америке доверия к трансполярным и *иным достижениям советской авиации*. Сейчас вы слышите, куда бы ни пришли, отнюдь не рассуждения о фантастичности трансарктической связи с Советским Союзом (в нее крепко поверили!), а просто дружественное сочувствие и беспокойство за судьбу героической группы советских летчиков во главе с Леваневским, которая, как я считаю (на основании собственной *арктической практики как раз в районах* между полюсом и Аляской), повидимому, совершила вынужденную посадку на лед. Кто знает Север, тот с чувством облегчения принимает к сведению, что самолет сел не в Тихом или Атлантическом океанах, а в Арктике. Когда пропала наша *славная летчица Амелия Эрхарт* в Тихом океане, все понимали, что она должна быть спасена немедленно, через несколько дней, или будет потеряна навсегда. Что касается Леваневского, то мы, исследователи-полярники, будем верить в возможность спасения его экипажа не только через неделю, но и через многие месяцы. Экипаж прекрасно снабжен, снаряжен, вооружен *для охоты и может долго продержаться*.

Но что еще более важно — это тот факт, что *розыскные операции, предпринятые* советским правительством и доверенные Главному управлению Северного морского пути, во главе которого стоит такой неоспоримый авторитет, как Отто Юльевич Шмидт, ведутся с невиданным размахом и исключительно разумно. Я верю в успех этих операций еще до того, как через две—три недели кончится летный сезон для действий колесных самолетов и гидропланов на севере Канады и Аляски. Но даже если совместные усилия советской авиации и снаряженных СССР экспедиций с американского континента на сухопутных самолетах и летающих лодках не дадут столь быстрого результата, то и тогда *розыски будут продолжаться* на самолетах, снабженных лыжами. Мы, американские исследователи, верим в то, что Леваневский будет найден и спасен.

Горячий привет пионерам трансполярных путей — громовцам и чкаловцам!

ВИЛЬМУР СТИФАНСОН.
Президент Нью-Йоркского клуба исследователей.

ВАШИНГТОН, 22 августа.
(По телеграфу).



Товарищи **Громов** (в центре), **Данилин** (слева) и **Юмашев** во время пребывании в Лос-Анжелосе.
Фото Планет—Ньюс—Союзфото.

С ГЕРОЯМИ ПО АМЕРИКЕ

(От специального корреспондента «Правды» в США)

Экипаж почти не отдыхал после полета. 14 июля, в исторический день посадки «АНТ-25» на поле у Сан-Джасинто, Громов, Юмашев и Данилин, проспав всего четыре часа, выехали из Марчфильда на двух автомобилях в Сан-Диего.

Когда автомобили героев, бросая яркий свет фар на прекрасную автомагистраль, *бесшумно мчались в Сан-Диего*, Громов вспомнил о напряженных минутах приземления.

— Грунт был очень твердый и неровный,—рассказывал командир «АНТ-25»,—и мысль, что самолет может скапотировать, в известной мере беспокоила нас. Даже побив мировой рекорд, было бы весьма неприятно вылезать из машины, задравшей *кверху хвост. При посадке самолет испытывал* резкие толчки и удары, но все получилось достаточно складно.

Поздно вечером автомобили прибыли в Сан-Диего. Город еще не спал.

У ярко освещенного под'езда отеля, где экипажу были приготовлены комнаты, стояла большая толпа. На вышедших из автомобилей пилотов ринулась стая фотографов и корреспондентов.

— Вот тебе и отдых! — разочарованно *сказал Громов*.

И верно — отдыха не было. С утра на*чались беспрерывные визиты и торжественные* приемы.

Между двумя приемами, где летчики смущенно выслушивали восторженные слова по своему адресу, они успели посетить новый авиационный завод фирмы «Консолидейтед». На заводских площадках стояли двухмоторные бомбардировщики, изготовленные по заказу Мексики, Аргентины и других южноамериканских стран. В цехах, механизированных до возможного предела, поражала не столько механизация, которая достаточно распространена и на советских заводах, сколько безукоризненная чистота и точность отделки деталей, убедительная рациональность технологического процесса. На это пилоты обратили наибольшее внимание.

— *В эти годы,— сказал* Громов,— мы во многом догнали Америку, и я не вижу здесь таких машин, которые поражают воображение. И все же нам еще есть чему поучиться!

Вечером пилоты покинули Сан-Диего.

— Мы постараемся к следующему вашему прилету ликвидировать туман, и вы сможете свободно опуститься на нашем *аэродроме*,— пошутил, прощаясь с летчиками, мэр города.

Эту шутку в разных вариантах пилоты выслушивали и в других городах. Мэр Окланда, которому летчики указали на недостаточные размеры аэродрома, заявил вполне серьезно, что для регулярных трансполярных сообщений между СССР и Америкой муниципалитет оборудует первоклассный аэропорт.

В Лос-Анжелосе летчики провели пять дней, и пресса с неослабным вниманием рассказывала миллионам американцев о каждом часе рекордсменов. В эти дни по ту сторону Тихого океана, на Дальнем Востоке, развертывались серьезные события. Размеры событий выходили за пределы «нормального» японо-китайского инцидента. И в то же время фотографии советских летчиков и подробнейшая информация об их пребывании в Лос-Анжелосе, вплоть до описания меню завтрака, не сходили с первых страниц газет.

Кто только не побывал в эти дни в здании советского консульства! Рабочие, летчики, писатели, школьники, кинозвезды Голливуда, авиационные инженеры, *общественные* деятели.

Однажды вечером, когда летчики проводили Эптона Синклера и известного пилота Эрни Смита, с которыми долго вели интересную беседу, в дверь консульства тихо постучали. Я вышел из здания. На террасе *стояли три* девушки.

— Мы—русские,—с сильным акцентом сказала одна из них,— а родились здесь. Меня зовут Мэри, а этих девушек—Кэт и Феня. Феня родилась в Мексике и по-русски ничего не говорит. Мы очень хотим видеть наших летчиков.

— Они уже собираются спать.

— Хорошо, но, пожалуйста, пусть они хотя бы на минуту выйдут к нам,— попросила снова Мэри.— С нами еще отец, мать и брат Джон. Мы дожидаемся больше двух часов. Пожалуйста, скажите.

Я позвал Юмашева и Данилина. На террасе собралось все семейство во главе с отцом Василием Николаевичем. Он хорошо из'яснялся на русском языке, изредка вставляя английские слова. Мать почти разучилась говорить по-русски.

Василий Николаевич уехал с женой из России 32 года назад. Здесь родилось шестеро детей. Сам работает на мельнице. Сильно тянет на родину.

— Я не из тех русских, что бежали от революции, я от пара бежал, — несколько раз *повторял старик*.—Теперь страсть как хочется на родину, ведь там всё по-другому, хорошая жизнь стала. Я знаю, получаю здесь «Правду».

Он рассказал, что в Лос-Анжелосе живет несколько тысяч выходцев из России, считающих Советский Союз своей родиной и мечтающих о счастье попасть туда.

— После революции нас тут иные называли большевиками и произносили это слово как обидное,— продолжал старик.— *А в последние несколько лет произносят* это слово уже по-хорошему. Стали понимать, какое важное дело в СССР делают. Теперь, после ваших полетов, нас, русских, стали особенно уважать. А до чего рады за вас американские рабочие! Вот я и пришел со всей семьей сказать вам великое спасибо от нас, выходцев из России.

Из Лос-Анжелоса в Сан-Франциско пилоты ехали 500 миль по знаменитой калифорнийской магистрали.

23 июля общество «Американ Эйрлайн» *прислало в Сан-Франциско* двухмоторный спальный «Дуглас», и пилоты вылетели через Лос-Анжелос в Вашингтон по самому южному маршруту, пролегающему вдоль мексиканской границы. На «Дугласе» они были пассажирами, и только Юмашев, не удержавшись, в течение 10 минут вел самолет. «*Дуглас*» *прошел над знакомыми местами* — Марчфильдом, Сан-Джасинто и полем, где за 9 суток до того опустился советский рекордный самолет. Быстроходная машина, развивая скорость до 280 километров в час, переваливала через горы. Внизу проносились хаотические нагромождения мрачных скал и кое-где покрытые снегом глубокие ущелья. Дальше на ты*сячу километров простиралась мертвая* пустыня без всяких признаков человеческого существования, соленые озера, высохшие русла рек.

— Садиться здесь было бы очень неприятно,—заметил Громов.

Хотя тройка просила сохранить инкогнито, общество «Американ Эйрлайн» из рекламных соображений оповестило все аэропорты на линии о пролете советских героев. Поздно вечером «Дуглас» опустил*ся на аэродроме* маленького городка Феникс, своеобразного оазиса в пустыне. Здесь незадолго до того прошла гроза, нарушившая работу электростанции. В темноте мигали десятки фонариков. Население городка аплодисментами встретило летчиков Советского Союза. Появились корреспонденты, *фотографы, представитель мэра. Так было* на всем пути до Вашингтона.

Отдохнуть летчикам удалось *только один* раз, когда вместе с работниками полпредства они уехали из Вашингтона на побережье Атлантического океана и на катере отправились купаться. Здесь не было любителей автографов, любопытной толпы, настойчивых фотографов и кинооператоров.

Л. ХВАТ.

Вальтер ДЮРАНТИ

Им аплодировала вся Америка

Рекордный трансполярный перелет советских летчиков Громова, Юмашева и Данилина вызвал в Америке никак не меньший интерес, чем перелет Чкалова, Байдукова и Белякова, и был встречен по *меньшей мере с той же теплотой* и сердечностью. На американское общественное мнение произвел сильное впечатление не только самый факт превышения мирового рекорда дальности (притом превышения весьма существенного и достигнутого с поразительной уверенностью и легкостью), но и *факт планомерной регулярности* двух столь выдающихся перелетов, последовавших друг за другом так быстро. В Америке сейчас растет убеждение, что время для легкомысленных, рассчитанных на внешний эффект, полетов отдельных летчиков прошло: смысл имеют и одобрения заслуживают перелеты, проводящиеся *по* неизведанным или малоизведанным транс*океанским путям*, по которым в будущем пройдут большие магистрали регулярного воздушного сообщения, в соответствии со значительными международными интересами.

Недавняя гибель крупнейшей американской летчицы Амелии Эрхарт в Тихом океане усилила в Америке настроение против подобных индивидуальных рискованных *полетов. Они все чаще противопоставляются* здесь продуманности, плановости, хорошей подготовке и блестящим достижениям советской воздушной экспедиции на полюс, двум советским трансполярным перелетам в Америку, а также ряду значительных достижений самой американской авиации, регулярному авиасообщению через Тихий океан, начавшимся успешным опытам регулярного трансатлантического сообщения на мощных американских и английских гидропланах из Нью-Фаундлэнда в Ирландию и обратно.

В этой связи знаменательно, что известному *американскому летчику Джемсу* Маттерну (в свое время спасенному Леваневским после вынужденной посадки в Северо-Восточной Сибири) не удалось получить разрешения американского правительства на перелет из Калифорнии в Советский Союз через полюс из-за недостаточной подготовленности и отсутствия *научно продуманных* предпосылок.

К этим соображениям, отражающим нынешнее настроение в Америке по отношению *к авиационным событиям*, нужно добавить, что и пресса, и широкая общественность Соединенных Штатов превозносили не только мужество и искусство советских пилотов, но были также единодушны в оценке выдающегося научного значения советских трансполярных перелетов, *освоения Советской Арктики и Северного* полюса. Американское общественное мнение справедливо указывает на то, что в великих делах советской авиации проявляется замечательное сочетание суб'ективной воли и отваги с об'ективным научным методом,— сочетание, давшее такие замечательные результаты. Это *признается* не только специалистами, но и рядовыми гражданами, которые уже давно слышали, что Северный полюс — кухня погоды, и имеющими теперь возможность заблаговременно узнавать от советских полярников, какие блюда на этой кухне готовятся.

Громову и его товарищам был оказан в Калифорнии совершенно исключительный по своей дружественности и восторженности всенародный прием. Кинохроника, показавшая громовскую тройку, обошедшая десятки *тысяч американских кино*, включая театры маленьких городов, везде встречалась громкими аплодисментами. Громовской тройке аплодировала вся страна! И я считаю, что здесь, в Соединенных Штатах, чувствуют самые неподдельные симпатии к русскому народу. Широкие массы американского народа испытывают самое подлинное удовлетворение по поводу того, что летчики и конструктора советской авиации добились таких выдающихся успехов за сравнительно ничтожный период времени.

Последовательная мирная политика советского правительства, мирный характер «завоевания» полюса Советами находит живой отклик в сердцах миллионов американцев. И всякий, умеющий слушать, все чаще и чаще слышит, как достижения *советской авиации, направленные* к развитию научных знаний и к изысканию новых кратчайших путей воздушной связи Нового Света со Старым, противопоставляются иному использованию авиации: использованию германских и итальянских летчиков и самолетов для того, чтобы помочь безумному мятежу фашистских генералов — реакционеров и помещиков, пытающихся раздавить независимость, сломить свободу, разрушить древнюю культуру великого испанского народа.

Советские летчики до своей поездки в Вашингтон, где они были очень радушно приняты президентом Рузвельтом, побывали в Голливуде. Там они осматривали крупнейшую и наиболее оснащенную современной техникой американскую кинофабрику. *В студии фабрики летчики были гостями* самого популярного американского ребенка — 9-летней девочки Ширли Темпль, талантливой киноартистки, имя которой гремит уже не первый год по стране и за ее пределами, вызывая особое восхищение детской части американского населения. *В отличие от многих вундеркиндов*, Ширли Темпль в частной жизни — простая, скромная девочка, хороший и умный ребенок. Она крепко взяла в свои ручки мужественные руки Громова, Юмашева и водила их по студиям кинофабрики. Юмашев, говорят, завоевал ее сердце, нарисовав ей «АНТ-25» *с маленькой девочкой, сидящей* за штурвалом. Мне передавали, что летчики провели с Ширли Темпль весь день и вечером пошли с ней на премьеру ее новой картины, сделанной по рассказу Киплинга. Как хорошо и умно сделали советские летчики, подружившись в шумном Голливуде — мировом центре кинозвезд — с талантливой представительницей американской детворы!

Кстати, о Юмашеве в Голливуде. Его успех там был ошеломляющим, и, говорят, не только как героя-летчика, но как блестящего представителя нового, мужественного типа советской молодежи. Он получил не менее четырех предложений от крупнейших *американских кинокомпаний*, предлагавших ему солидные контракты. Американские кинокороли были наверное искренне поражены, когда узнали, что, конечно, профессия советского летчика для Юмашева бесконечно более важна и несравненно дороже, чем любые богатства Голливуда или *самая шумная слава американского экрана*. Возможно, читателям «Правды» все это покажется смешной и мелкой подробностью анекдотического свойства. Возможно, советский читатель с трудом согласится считать предложение летчику сниматься в кино показателем уважения к нему и мерилом его популярности в Америке. Между тем — это именно так в условиях Америки, где кино—одна из самых мощных отраслей промышленности, где крупные киноартисты и киноактрисы пользуются в самых широких массах исключительной популярностью и где, естественно, популярность человека, добившегося успеха в новой области, стремятся использовать для кино.

Крупнейшие американские киноартисты получают буквально десятки тысяч писем в неделю от восторженной публики. Кино является здесь безусловно самым могущественным орудием воздействия на общественное мнение. Вот почему отношение Голливуда к советским летчикам, и в частности к Юмашеву, является показателем отношения к ним самой широкой публики, вот почему имеют такое значение аплодисменты, которыми встречают кинохронику с советскими летчиками в кинотеатрах всей Америки.

В *столице Соединенных Штатов* летчики были очень дружественно приняты не только президентом, но и виднейшими членами правительства, военным, морским, военно-воздушным командованиями. Мне передавали, что, когда летчики были приняты одним из виднейших военных деятелей страны, он попросил представить их ему не как «мистеров», а как людей с военным чином, с тем, чтобы он *мог* поздравить их «как солдат, обращающийся к солдатам».

Советским летчикам была предоставлена возможность ознакомиться в одной близлежащей к столице воздушной части с новейшими авиационными достижениями США, *в частности* — в области бомбардировочной авиации. Не знаю, видели ли они нашумевшую «летающую крепость», принятую на вооружение, которой по праву гордится американская авиация. Это — четырехмоторный бомбардировщик, развивающий скорость свыше 480 километров и *обладающий большим радиусом действия*, большой грузопод'емностью. Он является, как пишут, крупнейшим воздушным кораблем такого типа в мире. Летчики имели возможность обсудить ряд теоретических и практических вопросов современной авиации с виднейшими руководителями и пилотами *как военной, так и гражданской* авиации США.

На одном из устроенных в Нью-Йорке в честь громовской тройки приемов собрался буквально весь цвет американской авиации, и трудно было вспомнить хоть одного крупного летчика и деятеля авиаиндустрии, ученого аэронавтики, который не пришел бы пожать руку советским героям. Почти *треть сената, десятки членов палаты* представителей, генералитет, виднейшие представители американской общественности разных направлений и оттенков, собравшиеся на прием, устроенный поверенным *в делах СССР* Уманским в советском посольстве, переполнили его красивые залы. Все с исключительным вниманием *выслушали* увлекательные, остроумные и в то же время скромные доклады Громова, Юмашева и Данилина о перелете, стоя приветствовали Громова и устроили ему овацию, когда он заявил, что самолет мог лететь еще тысячу километров, на юг в Мексику, *но летчики не хотели покидать* территорию Соединенных Штатов, так как их целью было связать по кратчайшей воздушной прямой США с Советским Союзом (оказавшимся гораздо ближе к Америке, чем многие предполагали).

Вполне вероятно, что теплота приема, оказанная обеим группам советских летчиков в Америке, в известной степени связана с *усиливающимися здесь* определенными настроениями, вызванными новой японской агрессией против Китая. Американский народ глубоко миролюбив и питает подлинное доверие к миролюбию Советского Союза. Симпатии американского народа целиком на стороне Китая, как жертвы неспровоцированной агрессии со стороны Японии. Едва ли в этих условиях можно сомневаться в наличии определенного желания не только со стороны широких масс американского народа, но и со стороны официальных кругов подчеркнуть мирное, научное и дружественное по отношению к США достижение советской авиации. *Особенно* в такой момент, когда японские самолеты бомбят беззащитные города Китая или направляют свой пулеметный огонь против китайских солдат, единственное преступление которых против Японии заключается в том, что они защищают свою родину от смертоносного нападения, предпринятого с помощью несравнимо превосходных сил артиллерии, *танков, самолетов*.

Говоря политически, этот контраст, который невольно напрашивался у каждого американца, является весьма существенной стороной советских перелетов и произвел в Соединенных Штатах впечатление не менее глубокое и благоприятное для Советского Союза, чем отвага, искусство, скромность, острый ум самих летчиков и высокое качество и эффективность советских самолетов.

Вальтер Дюранти — московский корреспондент «Нью-Йорк таймс», сейчас находится в США на излечении в госпитале в Балтиморе. Статья написана для «Правды» и передана по телеграфу.

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ В КИТАЕ

Десять дней боев в Шанхае

ШАНХАЙ, 22 августа. (ТАСС). Сегодня десятый день боев в Шанхае. 9 дней войны, несмотря на крупнейшие бои, не принесли больших изменений в положении на фронтах Шанхая. 21 августа рано утром японцы предприняли контратаку в районе Янцзыпу.

В 6 часов утра начался жестокий уличный рукопашный бой вдоль Хонкьюского канала. Китайские войска действовали в трех направлениях: западнее пристани Уэйсайд, севернее улицы Пинлян-род и восточнее Гуйян-род. Без значительных результатов бой закончился после 12 часов дня 21 августа. Китайские войска достигли моста Ист Ханбюри-род. Обе стороны понесли серьезные потери. По китайским сведениям, две трети японских позиций в восточной части международного сеттльмента севернее Сучжоу-Крик находятся в китайских руках.

Представитель японского консульства опровергает сообщение о занятии китайскими войсками пристани Уэйсайд, но зато официально подтверждает занятие китайскими войсками фабрики «Кунда». Китайские войска утром 21 августа предприняли две попытки прорвать японскую линию у моста Бацзыпаю и на Норт Сычуань-род. Во время боев с японской стороны принимали участие танки.

С 6 часов утра 21 августа начались воздушные налеты. Китайскими самолетами было сброшено на японские позиции несколько бомб в районе улицы Бродвей. Японские самолеты совершили полеты в китайскую часть города Наньдао, в Путун, Чапей и на Хунжао-род, ведущую к китайскому военному аэродрому. Три бомбы японцы сбросили в густо населенном районе Наньдао—Таошаньчан. Около 14 часов дня 6 японских бомбовозов подвергли жестокой бомбардировке Чапей. Впервые за время военных действий в Шанхае 21 августа был отмечен обстрел японских самолетов из зенитных орудий с китайской канонерки.

Агентство Сентрал Ньюс официально подтверждает распространившиеся вечером 20 августа слухи о том, что охрана международного сеттльмента разоружила 70 японцев, пытавшихся пройти в сеттльмент.

Сегодня подтвердились сведения о прибытии японских подкреплений и высадке японских моряков на острове Чунмин (в устье реки Янцзы), где в срочном порядке сооружается аэродром. Остров превращается в базу японских военных операций. Это сильно беспокоит иностранные, в особенности английские, круги.

Агентство Сентрал Ньюс сообщает, что японцы снова предприняли безуспешную попытку высадиться в районе Люхе (против острова Чунмин). Китайские войска заняты подготовкой третьего наступления на всех фронтах Шанхая.

По официальным китайским сведениям, за все время боев в Шанхае китайские войска захватили 13 японских танков.

СООБЩЕНИЕ ЯПОНСКОГО КОМАНДОВАНИЯ

ТОКИО, 21 августа. (ТАСС). В коммюнике японского морского министерства сообщается, что в восточном секторе международного сеттльмента в Шанхае 21 августа утром появилось несколько китайских танков.

Морская авиационная база в Кагосима об'явила, что части базы во время налета 16 августа на китайскую воздушную базу Цзюйюн (в 70 км к юго-востоку от Нанкина) потеряли 25 офицеров и рядовых убитыми.

ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

ШАНХАЙ, 22 августа. (ТАСС). Вчера 13 японских бомбовозов подвергли жестокой бомбардировке город Цзясин (на Шанхай-Ханчжоуской железной дороге).

19 августа японские самолеты сбросили две бомбы на столицу провинции Шаньси—Тайюань.

ЛОНДОН, 21 августа. (ТАСС). По словам шанхайского корреспондента «Таймс», 60 процентов японских бомбардировщиков имеют своей базой авианосцы, находящиеся у побережья. Остальные японские самолеты действуют с базы, расположенной в Западной Японии.

ШАНХАЙ, 21 августа. (ТАСС). Как сообщает агентство Сентрал Ньюс, 19 августа группа японских самолетов пролетала над Уху, по направлению к Учану, намереваясь бомбардировать Ханькоу. Китайские истребители немедленно вылетели навстречу, и японские самолеты, избегая воздушного боя, повернули обратно.

Вчера китайские самолеты бомбардировали японскую канонерку у острова Юйхуаньшань, у побережья провинции Чжецзян. Канонерка сильно повреждена.

По сообщению главного штаба китайских воздушных сил, китайский бомбардировщик удачно атаковал вчера японский авианосец в Усуне. Носовая часть корабля сильно повреждена.

Сегодня ночью в Нанкин из Ханьчжоу доставлены три японских пилота, взятые в плен во время налета японских самолетов на разные пункты Чжецзяна.

Во время вчерашнего налета японских самолетов на Цинаньский университет в Ченьжу было сброшено около 10 бомб. Ряд помещений университета и средняя школа разрушены.

АМЕРИКА И АНГЛИЯ УСИЛИВАЮТ СВОИ ГАРНИЗОНЫ В ШАНХАЕ

НЬЮ-ЙОРК, 21 августа. (ТАСС). По сообщению агентства Ассошиэйтед Пресс, 29 августа в Шанхай отправляется транспортное судно военно-морского ведомства «Шомон» с 1.200 матросами на борту для подкрепления американского гарнизона. Ожидают, что «Шомон» прибудет в Шанхай 21 сентября.

ШАНХАЙ, 21 августа. (ТАСС). Корреспондент агентства Рейтер сообщает из Шанхая, что первый батальон Мидлсекского полка отправляется из Сингапура в Шанхай.

ВАШИНГТОН, 21 августа. (ТАСС). По данным государственного департамента США, из Шанхая уже эвакуировано 1.700 из общего количества 4 тысяч проживающих там граждан США.

Переброска японских войск в Северный Китай

ШАНХАЙ, 22 августа. (ТАСС). Тяньцзиньский корреспондент агентства Рейтер сообщает, что в Тяньцзинь продолжают прибывать крупные пополнения японских войск. В Таку прибыло около 50 японских военных транспортов с пехотой, кавалерией, артиллерией и военным снаряжением. Из Таку войска отправляются частично на катерах, частично походным порядком вдоль южного берега реки. Через английскую концессию в Тяньцзине день и ночь проходят небольшие отряды японских войск. Установлено, что в Северный Китай прибыло уже 80 тысяч японских солдат. Некоторые наблюдатели называют цифру в 100 тыс.

Заметно большое оживление в ближайших окрестностях Тяньцзиня, где спешно роются окопы и сооружаются укрепления.

По китайским сообщениям, на Бейпин-Ханькоуской железной дороге идут бои в пункте, расположенном в 24 км к югу от Чансиньдяня. Из Лянсяна (находящегося в руках китайских войск) в этот пункт направлены подкрепления.

На Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге передовые части китайских войск достигли небольшой станции около Тяньцзиня. Переодетые китайские войска продолжают проявлять большую активность в окрестностях Тяньцзиня и Таку.

Агентство Сентрал Ньюс сообщает о переброске японских войск в районе Бейпин—Тяньцзинь. Свыше 300 японских солдат со станции Лофа (на Бейпин-Тяньцзиньской железной дороге) было вчера неожиданно переброшено в неизвестном направлении. 1.400 японских солдат из Ланфана (на той же дороге) переброшены в Фынтай и Хуанцун.

ФРАНЦУЗСКИЙ ДЕМАРШ В ТОКИО

ТОКИО, 21 августа. (ТАСС). По поручению французского правительства советник французского посольства в Токио вчера рекомендовал японскому правительству принять британское предложение о создании нейтральной зоны в Шанхае. По словам агентства Домей Цусин, Хориноуци категорически отверг французский совет.

«ТАЙМС» О ЯПОНСКИХ ПЛАНАХ

ЛОНДОН, 21 августа. (ТАСС). Токийский корреспондент газеты «Таймс» пишет, что японский генеральный штаб сумел скрыть свои планы, и поэтому нейтральные наблюдатели до сих пор допускают две версии. Согласно одной версии, вскоре, как только Япония полностью добьется превосходства в воздухе, она направит армию в долину реки Янцзы и при помощи оружия раз навсегда завладеет Шанхаем. Согласно другой версии, Япония оставит в Шанхае, только военно-морские силы и авиацию и ограничится сухопутными операциями в Северном Китае.

По словам корреспондента, сомнительно, чтобы Япония хотела вести войну в Центральном Китае, однако в Японии подготовлены войска для войны крупного масштаба.

В заключение корреспондент пишет, что американский посол в Токио не предпринимал никаких шагов для поддержки английского предложения о нейтрализации Шанхая и, очевидно, США считают английское предложение неосуществимым.

ЗАЯВЛЕНИЕ ХИДАКА

ТОКИО, 21 августа. (ТАСС). Сегодня в Токио прибыл японский поверенный в делах в Китае Хидака. В интервью с представителями печати Хидака, по словам агентства Домей Цусин, заявил, что все нанкинское правительство, как и все общественное мнение Китая, единодушно стоит за войну с Японией, считая, что политика уступчивости навеки поработила бы Китай. В этих условиях нельзя рассчитывать на урегулирование японо-китайских вопросов дипломатическим путем. Нанкинское правительство также не питает таких надежд, но, повидимому, желает удовлетворительного урегулирования инцидента при помощи вмешательства третьей страны.

ГЕРМАНО-ЯПОНСКАЯ ДРУЖБА

ТОКИО, 22 августа. (ТАСС). Газета «Цюгай сиогио» на видном месте помещает сообщение, что в полном соответствии с прояпонской позицией германского правительства в китайско-японском конфликте германское министерство пропаганды принимает меры к «надлежащему освещению конфликта германской печатью».

Германской печати, пишет газета, предложено воздержаться от опубликования благоприятных для Китая сообщений, а из информации о шанхайских событиях выдвинуть на главное место сообщения, исходящие из японских источников. В то же время «в полном соответствии с тактикой, диктуемой японо-германским соглашением», германская печать должна уделять особое внимание Северному Китаю как «базе борьбы с коммунистическим влиянием».

Усиление крестьянского движения в Японии

ТОКИО, 20 августа. (ТАСС). В связи с событиями в Китае японское министерство внутренних дел запрещает созыв собраний и митингов политического характера. Министр внутренних дел, как сообщает газета «Сякай Удо Цусин», на-днях запретил намеченную крестьянским союзом «Дзенкоку Номин Кумиай» кампанию митингов, которые должны были состояться под лозунгом, требующим издания «закона об аренде и арендаторах». Одновременно местные власти в префектурах Ниигата, Тояма, Окаяма, Мияги и в других местах запретили проведение с'ездов губернских отделений этого союза.

В то же время конфликты по вопросам аренды начинают приобретать все более острый характер. Осакский губернский отдел союза «Дзенкоку Номин Кумиай» на-днях выпустил воззвание, в котором, по сообщению газеты «Сякай Удо Цусин», между прочим указывается, что, «если помещик заупрямится, нам придется пойти на последний смертный бой». Мы, арендаторы, указывается далее, «находимся на грани голодной смерти». Крестьянский союз обращается за помощью не только к крестьянам и арендаторам, но и к рабочим массам. В воззвании говорится:

«Говорят, Япония в настоящее время переживает чрезвычайное положение. Чрезвычайное положение действительно существует потому, что жизнь огромных масс рабочих и крестьян с каждым днем становится все тяжелее. В то же время малочисленный класс капиталистов растранжиривает богатства. В Японии постепенно назревают и подготавливаются события, которые пахнут кровью. Вот что следует, по нашему мнению, называть чрезвычайным положением в стране».

РОСТ ЦЕН В ЯПОНИИ

ТОКИО, 20 августа. (ТАСС). В связи с военными действиями в Китае цены на предметы первой необходимости сильно возросли. Индекс стоимости прожиточного минимума во всей Японии, по словам газеты «Асахи», принимая уровень 1914 г. за 100, составлял в январе этого года 187,9, в июне — 192,4 и в июле — 193,7.

ТОКИО, 21 августа. (ТАСС). В связи с положением в Шанхае и затяжным характером японо-китайского конфликта значительно увеличился пассивный баланс внешней торговли. Сегодня на токийской бирже наблюдалось паническое падение курсов всех ценных бумаг.

ТОКИО, 21 августа. (ТАСС). Сообщая о решении китайских правительственных банков прекратить сделки с японскими банками, все газеты указывают, что это решение является предвестником полного разрыва экономических отношений между Китаем и Японией и, несомненно, причинит «огромный ущерб японским интересам».

Успех павильона СССР на измирской ярмарке

ИЗМИР, 21 августа. (Спец. корр. ТАСС). Сегодня вечером при большом стечении местного населения состоялось торжественное открытие 7-й измирской международной ярмарки-выставки. Открывший выставку министр народного хозяйства Турции Джелал Баяр посетил советский павильон и во время осмотра экспонатов больше всего внимания обратил на секторы автомашин и тракторов, а также сельскохозяйственных машин и орудий.

«Я знал, — обратился Баяр к генконсулу СССР в Измире тов. Марцинскому, — что Советский Союз очень вырос и производит сложные машины. Я очень доволен тем, что вы из года в год расширяете свое участие в измирской ярмарке-выставке. Все виденное мною здесь в павильоне говорит о гигантском техническом росте вашей страны. Желаю вам дальнейшего успеха».

Внутреннее содержание советского павильона отличается от прошлых лет тем, что павильон на 90 проц. показывает продукцию тяжелой и, в частности, машиностроительной промышленности СССР. Впервые тут представлены наши дизельные тракторы «Сталинцы», пожарные автомашины, дорожные катки, легковые автомашины «М-1», ткацкие станки, автоматические телефонные станции и разнообразная электроизмерительная аппаратура. Часть павильона показывает достижения Советского Союза в течение последних двух пятилеток.

В центре павильона — выдержки из Сталинской Конституции на турецком языке и мраморный бюст творца нашей Конституции — вождя народов СССР товарища Сталина. Далее идут географическая карта СССР, фотомонтажи, плакаты и диаграммы, иллюстрирующие рост Советского Союза в политическом, хозяйственном и культурном отношении и рост зажиточности трудящихся СССР.

Стены советского павильона в этом году стали тесными: 30 сложных машин пришлось разместить вокруг павильона. Вообще вся выставка в текущем году значительно расширилась по сравнению с прошлыми годами. Она раскинула свои новые сооружения, среди которых выделяется прекрасная парашютная вышка на территории измирского парка культуры.

Сегодня вечером советский павильон посетило около 10 тыс. человек.

ПРОИСКИ ГИТЛЕРОВЦЕВ В АВСТРИИ

ВЕНА, 21 августа. (ТАСС). В городе Виллах (Каринтия) австрийские власти раскрыли пропагандистский центр австрийских гитлеровцев. Кроме значительного количества фашистской литературы, найдены инструкции по организации взрывов и других диверсионных актов. Арестовано много гитлеровских активистов.

В связи с допущением в продажу на территории Австрии книги Гитлера «Мейн кампф» в городе Иннсбруке (Тироль) состоялась антигитлеровская демонстрация. Аналогичные антигитлеровские демонстрации имели место в других городах Австрии, в частности в городе Граце.



Самолет «АНТ-25» на площадке близ города Сан-Джасинто (штат Калифорния).

Фото из английского журнала «Лондон ньюс».

Расстрелы крестьян в Польше

ВАРШАВА, 21 августа. (ТАСС). В последнее время в Польше нарастает новая волна крестьянского движения. Ряд воеводств (Краковское, Люблинское, Келецкое, Лодзинское, Варшавское и частично Львовское) охвачен массовой крестьянской забастовкой. Крестьяне прекратили привоз продуктов в город и в некоторых местностях прекратили работу на помещичьих полях. Установлены крестьянские пикеты, не допускающие штрейкбрехерства.

Забастовка началась 16 августа после состоявшихся накануне по всей Польше крестьянских антифашистских митингов. По предложению крестьянской партии «Стронництво Людове» на этих митингах было постановлено организовать 10-дневную всеобщую забастовку (за исключением пограничной полосы), которая должна поддержать требования партии о «ликвидации диктаторско-бюрократического режима», «изменении внешнеполитического курса» Польши и «предоставлении всем права на труд и хлеб».

«Наши постановления и телеграммы, — говорится в резолюции крестьянских антифашистских митингов, — врученные президенту республики Мосьцицкому и маршалу Рыдз-Смиглы, не только не осуществлены, но мы даже не получили на них никакого ответа. Взамен этого постоянными спутниками нашей жизни стали карательные экспедиции, тюремные застенки, конфискации, а в особенности нищета...

Демонстративной забастовкой мы — крестьяне хотим привлечь внимание к нашим требованиям».

Бастующее крестьянство настаивает на возвращении в Польшу из эмиграции лидера партии «Стронництво Людове» Витоса, на роспуске сейма и сената, на проведении новых демократических выборов, на уходе в отставку нынешнего кабинета министров и образовании нового правительства, опирающегося на доверие широких народных масс.

Польское правительство направило в Краковское воеводство, где крестьянские волнения приняли наиболее серьезный характер, отборные полицейские части, прошедшие специальную выучку на полицейских курсах в Голендзинове (под Варшавой). В Варшаву уже поступили сообщения о производимых полицейскими карательными отрядами расстрелах крестьян.

Одновременно происходят многочисленные аресты деятелей партии «Стронництво Людове», в частности, арестованы члены Центрального комитета «Стронництво Людове» Пеппер, Шрам, Едлинский.

«Час» сообщает, что в последние дни польская полиция произвела многочисленные аресты среди деятелей крестьянской партии «Стронництво Людове». Больше всего, по словам газеты, арестовано членов «Стронництво Людове» в Келецком воеводстве.

Борьба крестьян против фашистского режима обостряется. На полицейский террор крестьянские массы отвечают разрушением мостов и оказанием сопротивления представителям власти.

Польская печать «по независящим от нее обстоятельствам» сохраняет абсолютное молчание о крестьянских волнениях.

ВАРШАВА, 21 августа. (ТАСС). Газета «Гонец варшавски» сообщает об аресте в Варшаве 56 человек по подозрению в коммунистической деятельности.

НА ФРОНТАХ В ИСПАНИИ

По сообщениям ТАСС и корреспондентов «Правды» за 22 августа

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

К югу от реки Тахо артиллерия мятежников бомбардировала 21 августа позиции республиканцев, расположенные между железнодорожной линией и Дон Бенито.

На остальных участках этого сектора 21 августа происходила ружейно-пулеметная перестрелка. Республиканская артиллерия успешным обстрелом помешала перевозке подкреплений по железнодорожной линии из Талаверы по направлению к Мадриду.

СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

На сантандерском секторе 21 августа после ожесточенного боя, во время которого мятежниками были пущены в ход крупные технические средства, мятежники заняли деревню Вега дель Пас (северо-восточнее Рейносы). Все попытки мятежников взять Онтанеду (северо-западнее Вега дель Пас), Барсена де Пик де Конча (около 15 километров севернее Рейноса) кончились неудачей. Мятежники понесли значительные потери.

* * *

На южном фронте в районе деревни Орхива (к северо-востоку от Монторо) 21 августа слышна была продолжительная стрельба в тылу мятежников.

На восточном фронте в районе Сарагосы в расположении мятежников слышны были разрывы артиллерийских снарядов и пулеметная стрельба.

За 21 августа на различных фронтах на сторону республиканцев перешло 15 солдат мятежников в полном вооружении.

ОХРАНА ФРАНЦУЗСКИХ ТОРГОВЫХ ПАРОХОДОВ

ПАРИЖ, 22 августа. (ТАСС). Агентство Гавас передает:

«По вопросу о защите французских судов от нападений подводных лодок в Средиземном море в парижских официальных кругах заявляют, что уже 2 месяца назад французскому флоту были даны инструкции в целях обеспечения безопасности торговых пароходов. Поэтому нет необходимости в новых инструкциях.

Французские военные корабли будут защищать французские торговые пароходы на тех же основаниях, на каких английский флот охраняет английские пароходы».

ПИРАТСКАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА В МРАМОРНОМ МОРЕ

АНКАРА, 21 августа. (ТАСС). Сегодня газеты подтверждают вчерашнее сообщение о том, что в Мраморном море обнаружена неизвестная подводная лодка. Газета «Джумхуриет» сообщает, что турецкое учебное судно «Гамидие», шедшее из Измира в Стамбул, заметило подводную лодку без флага и запросило по коду о ее национальности. Лодка, не дав ответа, тотчас погрузилась в воду. Власти производят расследование этого случая. Все Мраморное море взято под усиленное наблюдение, ведутся розыски неизвестной подводной лодки.

По сообщению газеты «Джумхуриет», греческий пароход «Лемнос» также заметил неизвестную подводную лодку северо-восточнее острова Лемноса. По словам газеты, испанский посланник в Турции обратился к турецкому правительству с просьбой взять под защиту испанские суда в турецких внутренних водах.

СТАМБУЛ, 21 августа. (ТАСС). Вся турецкая печать оживленно обсуждает сообщения о потоплении испанского парохода «Армуру» в турецких территориальных водах. Юнус Нади в передовой статье в газете «Джумхуриет» считает трудно допустимым, чтобы подводная лодка, потопившая испанский пароход, могла иметь другую базу, помимо островов Додеканез (итальянская колония в Эгейском море у берегов Малой Азии). Юнус Нади пишет: «Не исключена возможность, что события, имевшие место у Тенедоса, заставят наше правительство принять некоторые меры. Мы, естественно, не допустим, чтобы устроившие там западню подводные лодки входили в наши территориальные воды или даже приближались к ним».

Чистка тыла республиканской Испании

ВАЛЕНСИЯ, 21 августа. (ТАСС). Мадридская полиция арестовала трех германских фашистов, организовавших тайное производство оружия. До ареста они успели изготовить около пяти тысяч ручных гранат.

Мадридской полицией обнаружен также тайный склад драгоценностей и золотых монет на два миллиона пезет. Арестованные по этому делу лица заявили, что они собирались вывезти за границу золото и драгоценности при помощи одного посольства.

В Барселоне арестована некая Кармен Льоранс, в квартире которой найдено 14 тысяч пезет и большое количество листовок троцкистской ПОУМ и испанской монархической организации.

На основании найденных документов арестовано еще 7 человек, которые находились в сношениях с фашистскими организациями и тайно издавали антиправительственные листовки.

САМОУБИЙСТВО ГЕРМАНСКОГО ШПИОНА В БАРСЕЛОНЕ

ПАРИЖ, 21 августа. (ТАСС). По сведениям агентства Гавас из Барселоны, на-днях германский подданный Золинген, подозреваемый в шпионаже в пользу испанских мятежников, покончил самоубийством в момент, когда полиция пришла его арестовать. Указывают, что Золинген был начальником шпионской службы в Каталонии.

Французские летчицы о своем пребывании в СССР

ПАРИЖ, 22 августа. (ТАСС). «Юманите» печатает беседу Вайяна Кутюрье с французскими летчицами Маризой Бастье и Сюзанной Тилье, недавно возвратившимися из полета Париж—Красноярск—Париж.

Летчицы поражены громадной разницей между жизнью СССР сейчас и в 1931 году, когда Мариза Бастье впервые посетила СССР. Прекрасно обставленные аэродромы с превосходно асфальтированными дорожками, счастливые, здоровые и красивые дети, которые встречали их возгласами «Да здравствует Франция!»; великолепная гостиница «Москва», бурное автомобильное движение там, где раньше виднелись лишь захолустные деревни и домишки, — вот некоторые из наиболее ярких впечатлений Бастье и Тилье.

С еще большим энтузиазмом летчицы отзываются о замечательном отношении к ним органов советской власти и советских людей.

В заключение обе летчицы отметили огромный размах и подлинно народно-массовый характер летного спорта в СССР, страстное увлечение всего советского народа авиацией.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ГОНКИ

ПАРИЖ, 21 августа. (ТАСС). На начавшихся 20 августа международных воздушных гонках по маршруту Истр (Франция)—Дамаск (Сирия) — Париж первые восемь мест заняли итальянские летчики.

Первым пришел к финишу итальянский самолет, пилотируемый летчиками Купини и Парадизи, покрывший 6.190 километров в 17 часов 32 минуты 45 секунд со средней скоростью 352 км 789 метров в час. Вторым пришел к финишу самолет Фиори и Луккини, показавший время 17 час. 57 минут 1 секунда и среднюю скорость 344 километра 639 метров в час.

Вслед за итальянцами пришли к финишу английский самолет, пилотируемый летчиком Клаустоном, и французский самолет, управляемый известным летчиком Кодос. Клаустон и Кодос поделили между собой девятое место.

Французский летчик Росси, летевший на машине «Блерио», выбыл из гонок.

При вылете из Дамаска итальянский самолет, пилотируемый летчиками Луппи и Кастеллани, перевернулся. Экипаж невредим.

МАССОВЫЕ УВОЛЬНЕНИЯ РАБОЧИХ В ГЕРМАНИИ

ПРАГА, 21 августа. (ТАСС). «Дейче фолькспейтунг» сообщает о массовых увольнениях рабочих в Германии в связи с резким ухудшением снабжения предприятий сырьем.

С 20 августа начались массовые «отпуска» на судостроительной верфи «Германия» в Киле, на алюминиевых предприятиях в Мангейме и моторных заводах в Мюнхене. Наряду с «отпусками» имеют место и случаи сокращения рабочих. Так, фабрика «Прибеа» в Берлине, изготовляющая военную одежду, уволила 500 рабочих из общего числа в тысячу человек. На моторных предприятиях «Аргус» в Берлин—Рейникендорфе уволено 700 рабочих из общего числа 1.400.

НОВОЕ АВИАЦИОННОЕ ИЗОБРЕТЕНИЕ В АНГЛИИ

ЛОНДОН, 20 августа. (ТАСС). Авиационный обозреватель газеты «Дейли телеграф» сообщает о новом изобретении, с помощью которого можно, в частности, обнаружить самолет, летающий над облаками или в тумане. Изобретение, которое принадлежит ученому Олдриджу, получило название «Тайный глаз». Этот аппарат действует с помощью световых волн, которые длиннее инфракрасных лучей, но короче радиоволн. Аппарат отмечает приближение к препятствию на расстоянии многих километров. Во время недавнего испытания этого аппарата на борту самолета при густом тумане был «увиден» маяк в Ламанше на расстоянии 37 километров. Аппарат весит только сорок фунтов.

По словам авиационного обозревателя «Дейли телеграф», аппарат Олдриджа движением стрелки на диске регистрирует наличие препятствий, например, холмов, и может дать возможность летчику, если он не уверен в своем курсе, избежать аварии в горном районе. Аппарат может быть широко использован в судоходстве, и Олдридж уже получил заказы от судовладельцев. По словам авиационного обозревателя, трудно преувеличить значение аппарата, с помощью которого можно определять местонахождение самолетов, летающих над облаками.

Иностранная хроника

❋ По просьбе Чехословакии Франция взяла на себя защиту ее интересов в Португалии.

❋ В Севилье арестовано 35 человек, готовивших выступления против мятежников. Большинство арестованных приговорено к смертной казни.

❋ На военном корабле отправлены в Японию из Шанхая останки убитых в шанхайских боях 95 морских офицеров и матросов, а также свыше 200 раненых.

❋ Близ Пештяны (Словакия) потерпел аварию двухместный спортивный самолет, пилотируемый Шимеком — победителем на состоявшихся недавно международных авиационных состязаниях в Цюрихе. Летчик тяжело ранен.

В Западной Сибири плохо организована уборка

(От специального корреспондента «Правды»)

В Западной Сибири, как и повсюду в СССР, прекрасный урожай. Даже в суровой Кулундинской степи колхозы собирают небывалое количество хлеба. Однако уборка идет слабо. Свыше 5 миллионов гектаров зерновых еще на корню.

— Повторяем ошибки прошлого года,— говорит заместитель начальника краевого земельного управления тов. Барышков. — Не учли дружного созревания хлебов, сказываются и *«зеленые» настроения.*

Первые гектары были скошены еще в начале августа. На севере края жали рожь, на юге — пшеницу. Сейчас уборку ведут 115 районов, но 30 из них не убрали даже *и одной двадцатой доли посевов.*

Среди 287 МТС, имеющихся в крае, почти невозможно отыскать такую, где бы своевременно были отремонтированы все тракторы. В Сотниковской МТС 29 проц. неисправных тракторов, в Черепановской—40,9 проц., в Крутологовской — 50 проц., в Ордынской — 38,5 проц., в Партизанской — 62,7 проц.

Бездействуют сотни тракторов, включая мощные гусеничные «ЧТЗ».

Плохо используется комбайновый парк. Сотни комбайнов остались без полотен, у многих комбайнов нет рукавов, соломокопнителей, зерноуловителей. Работающие машины простаивают, потому что не налажена разгрузка хлеба. В крае больше шести *тысяч комбайнов, которые убрали в колхозах* меньше 100 тысяч гектаров, Каждый комбайн убирает в среднем меньше, чем простая лобогрейка.

В край направлено полторы тысячи новых комбайнов. Комбайны шлют Ростов, Саратов, Запорожье. Дорога каждая машина. Но вот еще две недели назад на Бердской пристани под самым Новосибирском по какой-то причине отцепили от парохода баржу с 16 комбайнами. 12 суток простояла баржа, ожидая прицепа к пароходу.

К началу уборки создалось напряженное положение с горючим. Нужно было точно учесть остатки и правильно распределить горючее. Однако планово-финансовый отдел краевого земельного управления распределил *горючее головотяпски.* Например, Волчихинская и Зятьковская МТС, находящиеся в 120—130 километрах от железной дороги, обеспечены на август лигроином на 51—53 проц., а Трудоармейская МТС, от которой до нефтебазы 18 километров—на 110 проц.! Это отнюдь не единственный пример безобразного планирования. Сейчас Баку и Грозный шлют дополнительные маршруты с горючим, но где гарантия, что безобразия не будут повторяться, если снабжение автотракторного парка и комбайнов не взято под жесткий контроль!

Сибирское лето коротко. Тем более нужна исключительная оперативность в руководстве уборкой, беспощадная борьба с дезорганизаторами работы.

В *знаменитом Белоглазовском районе,* этой колыбели стахановского движения среди колхозников Западной Сибири, героиефремовцы вырастили на своих участках сказочно высокий урожай. Колхозники засушливой Кулундинской степи любуются хлебами, каких не видывали 15—20 лет. Тысячи колхозников, бригадиров борются за образцовую уборку, и будет прямым преступлением, если пресловутые неполадки не будут исправлены.

ТИХ. ХОЛОДНЫЙ.

22 РАЙОНА КРЫМА ПРЕВЫСИЛИ ПРОШЛОГОДНЮЮ ПОДПИСКУ НА ЗАЕМ

Трудящиеся Крымской АССР *с большой* активностью подписываются на заем укрепления обороны СССР. 22 из 25 районов Крыма превысили сумму прошлогодней подписки на заем. С превышением по сравнению с прошлым годом размещен также заем в Ялте, Феодосии, Евпатории, Джанкое.

В Ялтинском районе подписка достигла 4.144 тыс. руб. — на 301 тыс. руб. больше, чем в прошлом году. В Феодосии заем реализован на 1.997 тыс. руб. В *Джанкойском районе заем размещен* на 1.482 тыс. руб. — на 122 тыс. руб. больше, чем в прошлом году.

Во всех районах и колхозах республики подписка продолжается с неослабевающей активностью.

ПРОДЛЕНИЕ ПРИЕМА ЗАЯВЛЕНИЙ В ВОЕННО-МОРСКИЕ УЧИЛИЩА

С мест продолжают поступать запросы о возможности поступления в военно-морские училища РККА. В связи с этим Управление морских сил РККА продлило срок *приема заявлений в военно-морские училища* до 15 сентября. (ТАСС).

МЕТАЛЛ ЗА 20 АВГУСТА

(в тыс. тонн)

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	45,7	41,3	90,4
СТАЛЬ	57,9	49,7	85,8
ПРОКАТ	42,9	35,0	81,5

УГОЛЬ ЗА 20 АВГУСТА

(в тыс тонн)

	План	Добыто	% плана
ПО СОЮЗУ	398,9	340,6	85,4
ПО ДОНБАССУ	233,4	201,7	86,4

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 21 АВГУСТА

	План в штуках	Выпущено	% плана
Автомашин грузовых (ЗИС)	221	190	86.0
Автомашин легковых (ЗИС)	19	5	26,3
Автомашин грузовых (ГАЗ)	.428	422	98,6
Легковые «М-1»	79	75	94,9

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

21 августа на железных дорогах Союза погружено **98.643** вагона—**100,7** проц. плана, выгружено **95.978** вагонов—**96,3** проц. плана.



Восхождение на пик Ленина на Памире. На снимке: радист экспедиции *лейтенант* **Сапоровский** *в лагере на* высоте 6.750 метров.

Фото С. Герасимова.

Издание «Краткого курса истории СССР»

ЛЕНИНГРАД, 22 августа. **(Корр. «Правды»).** По заказу Учебно-педагогического издательства в ленинградских типографиях «Печатный двор», имени Евгении Соколовой и имени Лоханкова заканчивается подготовка к печатанию одобренного Правительственной Комиссией и рекомендованного для 3-го и 4-го классов средней школы «Краткого курса истории СССР» под редакцией *профессора А. В. Шестакова.* До 1 октября будет сдан весь ленинградский тираж издания — 1.800 тысяч экземпляров. Учебник богато иллюстрируется.

Ленинградская картографическая фабрика *получила заказ на печатание для этого* учебника 6 исторических и административных карт-вкладок. Две из них печатаются в 8 красок, а остальные—в 4. К печатанию карт-вкладок фабрика приступает с 25 августа.

ИНТЕРЕСНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

ЧЕРНИГОВ, 22 августа. **(Корр. «Правды»).** В Роменском историческом архиве найдена любопытная переписка. 25 октября 1917 г. прокурор полтавского окружного суда требует от начальника роменской уездной полиции ареста Ленина в случае появления его на территории Роменского уезда. Начальник полиции Роменского уезда, сообщая об этом председателям волостных земских управ, *предлагает* организовать розыски Ленина. В конце ноября 1917 года председатель Хмелевской волостной земской управы пишет начальнику уездной полиции: «Уведомляем, что Ленина *в пределах сей области по розыску* не оказалось, а таковой находится в Петрограде во главе петроградских комиссаров».

ЧЕРЕЗ ПЯТЬ МОРЕЙ

РОСТОВ-на-ДОНУ, 22 августа. **(Корр. «Правды»).** Шесть участников строительства канала Москва—Волга тт. Поляков, Шкаренков, Кулаков, Юшков, Данилин и Федотов 16 мая отправились на катере с мотором «ЗИС-5» в большой поход через пять морей — Белое, Каспийское, Азовское, Черное и Балтийское.

7.000 километров пути уже пройдено. Из Москвы участники *похода прошли по* каналу в Волгу, затем по Шексне через Мариинскую систему в Онежское озеро. Отсюда по Беломорско-Балтийскому каналу в Архангельск, из Белого моря по Северной Двине, реке Вычегде и обмелевшему Екатерининскому каналу в Каму и дальше по Волге в Сталинград. Из Сталинграда до Калача катер был перевезен по железной дороге, а участники похода этот участок прошли пешком. До Ростова по Дону снова плыли на катере.

Из Ростова *путь лежит* в Азовское и Черное моря, затем по Березинской системе в Балтийское море.

Жертвы фашистских пиратов

ЭКИПАЖ ПОТОПЛЕННОГО ИСПАНСКОГО ПАРОХОДА ДОСТАВЛЕН В ТУАПСЕ

ТУАПСЕ, 22 августа. **(Корр. «Правды»).** Вчера в Туапсе возвратился танкер «Варлаам Аванесов». На борту теплохода 79 моряков испанского парохода «Сиудад де Кадикс», потопленного фашистскими пиратами.

В порту 20 тысяч трудящихся города встречали экипаж танкера и спасенных *испанских моряков. Тут же состоялся ми*тинг. С большим вниманием собравшиеся выслушали рассказ капитана танкера тов. Осташевского о том, как был спасен экипаж парохода «Сиудад де Кадикс».

— Случилось все это 15 августа в 15 милях от турецкого острова Тенедос. «Аванесов» возвращался в Туапсе из заграничного плавания. В это время нам навстречу двигался большой испанский двухтрубный торговый пароход. Возле него с левого борта испанского судна показался из воды перископ, а потом всплыла большая подводная лодка. Мы увидели, как из люка поднялись люди и засуетились у орудий.

Подводная лодка сделала несколько медленных кругов вокруг испанского парохода, затем дала артиллерийский выстрел и одновременно выпустила две торпеды в носовую часть корабля. Раздался сильный взрыв. Пароход стал носом погружаться в воду. Испанские моряки бросились к спасательным ботам, но фашистские пираты с хладнокровным цинизмом били из орудий по шлюпкам. Кое-как на трех поврежденных спасательных ботах экипаж «Сиудад де Кадикс» *отплыл от тонущего парохода.* В это время фашисты начали стрельбу из пулемета по ботам. Не прошло и 30 минут, как огромный испанский пароход скрылся в волнах Эгейского моря.

Я немедленно поднял на мачтах сигнал «иду на спасение людей» и дал полный ход машинам. Увидя нас, подводная лодка открыла артиллерийский огонь по «Аванесову». Несколько снарядов упало около теплохода. Мы не испугались и, подняв на корме большой красный флаг, решительно шли на помощь погибающим. В это время на горизонте показалось несколько других иностранных пароходов.

Нужно было видеть, какая радость охватила находившихся в воде испанских моряков при виде приближающегося советского теплохода. Вверх приветственно взметнулись десятки сжатых кулаков. Со шлюпок раздались крики приветствий и возгласы: «Вива Руса! Вива Сталин!».

«Аванесов» принял на борт испанских моряков. Мы положили раненых в судовой лазарет и немедленно снарядили боты на розыски 5 пропавших человек из экипажа «Сиудад де Кадикс». Вскоре двое из них были найдены, а остальных *подобрал* датский пароход. Всего на борт «Аванесова» мы приняли 79 испанских моряков, 25 из них получили ушибы, 15 — легкие ранения и 1 был тяжело ранен в область позвоночника.

Спасенные испанские моряки были окружены самым заботливым вниманием всего экипажа танкера «Аванесов».

После Осташевского выступил капитан потопленного испанского парохода Франциско Мугартери.

— *От имени испанских моряков,* от имени Испанской республики я приношу горячую благодарность экипажу советского теплохода «Аванесов», спасшему нам жизни.

Подводная лодка фашистских разбойников обстреляла наш мирный пароход без всякого предупреждения и потопила его. Но этого было мало кровожадным пиратам. Когда наш экипаж пытался спастись на шлюпках, *подводная лодка стала в упор* расстреливать нас. Только появление советского танкера, гордо шедшего под красным флагом своей страны, спасло нас от неминуемой смерти.

Мы с радостью поплыли к советскому кораблю. На «Аванесове» нас ждала теплая встреча и братское гостеприимство, свойственные советским морякам. «Вива Руса! Вива Сталин!».

Сегодня на рассвете «Аванесов» отправился в очередной рейс по маршруту Туапсе—Одесса.

В. ЯКОВЛЕВ.

А. ТОЛСТОЙ и А. ФАДЕЕВ ВЕРНУЛИСЬ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ

НЕГОРЕЛОЕ, 22 августа. **(Спец. корр. «Правды»).** В 8 часов вечера через Негорелое в СССР прибыли советские писатели А. Толстой и А. Фадеев, которые провели за границей два месяца. Они были в Барселоне, Мадриде, Валенсии. В беседе с *корреспондентом «Правды» они поделились* впечатлениями о международном конгрессе писателей, о героической Испании и незабываемых встречах с республиканскими бойцами.

Ярко и образно Толстой и Фадеев рассказывают о своих впечатлениях от Парижа, где они были в течение последнего месяца. Париж восхищен советскими людьми. Через Париж проехали Чкалов, Байдуков и Беляков. Здесь с блестящим успехом выступили советские спортсмены. Подлинный фурор вызывают спектакли МХАТ им. Горького. Триумфальная встреча была устроена Громову, Юмашеву и Данилину.

Коротко рассказывая о Парижской международной выставке, писатели отмечают исключительный успех советских сельскохозяйственных экспонатов, которыми *восхищаются крестьяне французских провинций,* ощупывающие каждый винтик прельщающих их машин.

МАССОВЫЙ СБОР ВИНОГРАДА В КРЫМУ

СУДАК, 22 августа. **(Корр. «Правды»).** В Крыму начался массовый сбор винограда. *Прекрасный урожай выдался в этом году* в колхозах Судакского района. В среднем каждый гектар дает здесь 53—54 центнера. В отдельных селениях урожай достигает 75 центнеров с гектара.

Идут последние приготовления к виноделию. Комбинат «Массандра» в этом сезоне предполагает получить 500 тысяч декалитров вина — на 41 тысячу декалитров *больше,* чем в 1936 г. На крупнейшем в Союзе заводе шампанских вин «Новый свет» (близ Судака) отремонтированы знаменитые подвалы, некогда принадлежавшие виноторговцу-оптовику князю Голицыну.

ПЕРЕЛЕТ РУМЫНСКОГО ЛЕТЧИКА

Румынский летчик Контакузино в ближайшие дни начинает большой кругосветный перелет. Маршрут перелета: Париж—Бухарест, далее через советскую территорию до Иркутска, оттуда в Якутск—Анадырь—Северную Америку и через Атлантический океан — в Париж. Контакузино намерен *побить рекорд скоростного кругосветного перелета,* установленный в 1933 году погибшим американским летчиком Постом.

Вчера Контакузино известил Главное управление гражданского воздушного флота о том, что при благоприятной погоде он 23—24 августа вылетит из Парижа в Бухарест и оттуда без посадки полетит в Иркутск.

На колхозных рынках

КУЙБЫШЕВ, 22 августа. **(Корр. «Правды»).** На рынках Куйбышева, Ульяновска, Пензы и других городов области изобилие сельскохозяйственных продуктов. Колхозники привозят все больше овощей, яиц, молока. *Ларьки завалены фруктами,* огурцами, капустой, помидорами. Уже появились *в продаже* арбузы, дыни, мука помола нового урожая. Цены падают. Яблоки, еще несколько дней назад стоившие 1 руб. 50 коп. килограмм, сейчас продаются по 90 коп. — 1 руб. На капусту цена упала с 1 рубля до 33 коп. за килограмм, на огурцы—с 1 руб. до 35 коп. и т. д.

На рынках Куйбышева колхозы и совхозы открыли 15 ларьков. К *осени* их будет открыто около 40. На Линдовском рынке строятся мясо-молочная контрольная станция, 3 новых павильона для продажи мясных, молочных продуктов и овощей. Чтобы облегчить колхозникам вывоз продукции, куйбышевское управление рынками *отправляет* в отдельные колхозы свои автомашины. То же делается и в других городах области.



Восхождение на пик Ленина на Памире (высота 7.127 метров). На снимке: летчик тов. **Липкин** — командир авиазвена, перебросившего альпинистов и их груз к исходным точкам восхождения на пик.

Фото С. Герасимова.

От'езд делегатов геологического конгресса

ЛЕНИНГРАД, 22 августа. **(Корр. «Правды»).** Большинство возвратившихся вчера в Ленинград делегатов Международного геологического конгресса — участников новоземельской и уральской экскурсий выехало *сегодня на родину.*

Иностранные ученые восторженно отзываются об экскурсиях. Американский геолог Джордж Уайт отметил образцовое проведение экскурсии на Новую Землю. Он заявил, что всех иностранных ученых поразила изученность района, так далеко *отстоящего от культурных центров страны.*

МИЛЛИОН БАНОК ДИЭТИЧЕСКИХ КОНСЕРВОВ

Консервы для страдающих диабетом и желудочно-кишечными заболеваниями впервые начали изготовляться на заводах Наркомпищепрома СССР в прошлом году. В продажу было выпущено несколько сот тысяч банок: кабачки, баклажаны, фаршированный перец, кукуруза, специальные компоты.

Сейчас производство таких консервов значительно расширяется. В текущем году на рынок будет выпущено уже 1.090 тысяч банок. Консервные заводы начали вырабатывать для больных язвой желудка, хроническими катаррами и другими желудочно-кишечными заболеваниями икру из кабачков, фаршированные помидоры, айвовое пюре, компот из чернослива, ренклодов и груш.

ЛЕГКОАТЛЕТИЧЕСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

На московском стадионе «Динамо» продолжаются легкоатлетические соревнования *на личное первенство СССР.*

В одном из забегов на 1.500 метров *неожиданно первым пришел краснофлотец* Пухляков (Баку), впервые участвующий в соревнованиях на первенство Союза. Эту дистанцию он прошел с хорошим для себя временем — 4 мин. 08,8 сек. Во втором забеге на 1.500 *метров первым пришел* заслуженный мастер спорта Г. Знаменский, со временем 4 мин. 07,2 сек.

Москвич Степанченок вышел победителем барьерного бега на 110 метров. Его результат — 15,7 сек. *Лучшие* результаты в прыжках в длину с разбега показал Гурьянов (Москва) и *в тройном прыжке* — Афанасьев.

В соревнованиях по метанию диска среди женщин первое место заняла Турова (Ленинград) — 38,89 метра. В забеге на дистанцию в 800 метров первой пришла Васильева (Москва) — 2 мин. 20,5 сек.

Финальный бег на дистанцию в 200 метров выиграла Рогожина (Москва). Ее результат — 26,4 секунды.

Неизвестные глубины в море Лаптевых

РЕЙС «САДКО»

НА БОРТУ ЛЕДОКОЛА «САДКО», 21 августа. **(Радио спец. корр. «Правды»).** Пройдя пролив Вилькицкого, «Садко» взял курс на север, *стремясь произвести* разносторонние научные работы в районе к востоку от Северной Земли, где еще не проходило ни одно судно.

Неожиданно натолкнулись на очень большие глубины. Так, после глубины в 48 метров через 20 миль промер показал 860 метров. Далее, по мере продвижения на север по 118 меридиану, глубина моря все более увеличивалась, дойдя до 1.500 метров. Наконец, на 78 градусе 34 минуте северной широты и 118 градусе 20 *минуте восточной долготы глубина достигла* рекордной цифры — 2.381 метра.

Выйдя из глубоководного жолоба, продолжаем свой путь на восток—к Новосибирскому архипелагу. Полностью развернули научные работы. Гидрологический разрез, впервые здесь производимый, указывает на *полное однообразие* температур и химического состава воды в этом мелководном бассейне. Температура воды здесь, начиная со дна и до поверхности моря, минус полтора градуса. В придонных *слоях*—сильное развитие сероводорода. Поражает почти полное отсутствие жизни у дна моря.

Благоприятная ледовая обстановка способствует быстрому приближению «Садко» к Новосибирским островам.

Вчера видели белого медведя, который с полным равнодушием отнесся к встрече с «Садко».

Р. Самойлович.

Вражеская рука

ЧЕРНИГОВ, 22 августа. **(Корр. «Правды»).** На-днях ряд стахановцев и директоров *маслозаводов* Черниговщины *получили* из Москвы через Посылторг Наркомвнуторга РСФСР книжные посылки, в которые среди других книг чья-то вражеская рука вложила книги со статьями и выступлениями злейших врагов народа, фашистских предателей—Тухачевского и других. Судя по почтовым талонам, вложенным в посылки, они отправлены из Москвы 20 июля, месяц с лишним спустя после расстрела шпионской банды.

Стахановцы черниговских маслозаводов *глубоко возмущены вражеской вылазкой* врагов, приташившихся в Главмаслопроме, и требуют пресечения подобных «подарков».

Кравченко.

ПРОИСШЕСТВИЯ

✱ **Арест крупной воровской шайки.** На станциях Ростов-Товарная и Нахичевань-Донская, Ворошиловской железной дороги, орудовала шайка воров, занимавшаяся систематически хищением грузов.

Весовщики похищали документы на прибывшие грузы, а их соучастники — агенты транспортно-экспедиционных контор— по этим документам и фиктивным доверенностям беспрепятственно получали грузы. Хищения производились также на станциях при отправке товаров.

Украденные грузы: мануфактуру, обувь, бумагу, *проволоку, сортовое железо,* лес и др., преступники сбывали различным организациям по поддельным счетам. Станции, на которых орудовали воры, принуждены были по претензиям учреждений и частных *лиц выплатить за нехватку грузов свыше* 5 млн рублей.

Милицией арестованы: И. И. Скоробогатов, И. А. Вейдер, А. П. Сокол, А. А. Соколенко, Н. М. Кривченко, С. Ф. Куприенко, И. И. Федотенко, Н. В. Бокланцев и другие — всего 35 человек.

ПОПРАВКА

В опубликованном нами постановлении жюри Правительственной Комиссии по конкурсу на лучший учебник для 3 и 4 классов средней школы по истории СССР по *вине корректуры допущена опечатка в 10* пункте. Его надо читать так:

«Жюри отмечает, как крупное достижение авторов учебников, тот факт, что их учебники перестали быть историей одного только великорусского народа, однако же задача — ввести в качестве суб'ектов истории *также и другие народы,* порабощенные царской монархией и освобожденные от национального гнета Великой Социалистической революцией, не решена ни одним из авторов учебников».

ПЛОДЫ РАВНОДУШИЯ

Главнейшим итогом приемных испытаний этого года в высших учебных заведениях является определенный рост знаний, приобретенных школьниками. Среди окончивших среднюю школу значителен процент отличников, хотя отдельные факты, подмеченные в ходе приемных испытаний в Московском педагогическом институте, в Академии им. Подбельского, заставляют насторожиться. Видимо, кое-кто пытается опорочить самую идею отличничества, занимаясь обманом и наделяя званием отличников некоторых школьников, того не заслуживающих. Но общая картина приемных испытаний убеждает в несомненном росте знаний школьников.

Экзаменаторы отмечают факты высокой *сознательности юношей и девушек,* вступающих в высшую школу. Экзаменатор на историческом факультете Московского государственного университета тов. Вальцев рассказывает, что поступающие на *исторический факультет выставляют мотивами* своего стремления не только увлекательность исторической науки. Они говорят о необходимости исправить положение на историческом фронте, указывают на *важность исторических наук для успеха* нашего строительства.

Выпускники показывают, какими прекрасными качествами наделена наша молодежь.

Такое *положение чрезвычайно облегчает* успешную организацию приема в высшую школу. При умелом руководстве Наркомпроса и Всесоюзного *комитета по делам* высшей школы легко можно было избегнуть тех крупнейших недостатков, а иногда безобразных явлений, которыми сопровождается подготовка к новому учебному году.

Ярким примером равнодушия и беззаботности в подобных делах является Московский *государственный* университет. Это—крупнейший университет в стране, *с богатыми* кадрами высококвалифицированной профессуры. В Московский университет стремится попасть молодежь со всех концов нашей родины. Он насчитывает около 4.500 студентов, в этом году будет принято 1.050. Всего в университет поступило около 2.000 заявлений, из них 750 от отличников, среди которых 537 иногородних.

Что же главным образом волнует сейчас *студентов, дирекцию, деканов?* Общежития. Нехватает около 200 мест. Приходится вмешаться Комиссии Партийного Контроля.

Ни директор МГУ проф. Бутягин, ни Наркомпрос, ни тем более Комитет по делам высшей школы во-время не позаботились *о разрешении этого вопроса.* Между тем предвидеть создавшееся положение можно было легко. Известно, что Наркомпрос учредил какую-то сомнительную систему организации общежитий, при которой МГУ, *наравне с другими высшими учебными заведениями,* не располагает закрепленными зданиями под общежития. От этого каждый *год начинается «великое переселение народов»,* волнующее и раздражающее студентов. Общежития обезличены. Университет не имеет своей столовой.

Тревожное положение создалось на почвенно-географическом факультете. Интереснейший факультет, готовящий специалистов *почвоведения,* физической и экономической географии и картографии, вынужден сейчас набирать людей, не попавших на другие факультеты.

Декан факультета проф. Геммерлинг, большой *поклонник самотека,* не сделавший по сути ничего для раз'яснительной работы среди молодежи о значении факультета, так и говорит:

— Мы принимаем самых слабых, то, что остается от других!

Комитет по делам высшей школы проявляет чрезмерное спокойствие к тому, что происходит в стенах Московского университета.

Директор университета Бутягин захаживает в комитет, беседует с его председателем тов. Межлауком но, видимо, никакого отражения на делах университета это не *имеет. Влияния комитета,* его государственной организующей роли совершенно не чувствуется ни на одном из факультетов.

Это подтверждается и тем положением, *в каком очутились нормальные* учебные планы факультетов. Только сейчас, буквально на пороге учебного года, когда все *должно быть готово,* начинаются пересмотр и утверждение планов, например, на биологическом и механо-математическом факультетах. Лишь сегодня обнаруживается, что планы необходимо серьезно переделать. Это не может не отразиться на успехе занятий.

Успех этот зависит не только от хороших планов. На химическом факультете, где, по утверждению заместителя декана Костина, благополучно с учебными планами и программами, не закончен начатый *лишь в августе ремонт вентиляции в лабораториях.* В результате придется фактически менять учебный план и приостанавливать ряд практических работ по химии.

Крайне неблагополучно с кафедрами по социально-экономическим дисциплинам, где нет не только программ, но и квалифицированных кадров.

Московский университет должен был бы *служить образцом, примером* учебной работы для других университетов и высших учебных заведений страны. Этого не случилось. Несомненно, повинны в этом и Наркомпрос, проявивший полнейшее *равнодушие и безответственность в огромном* деле государственной важности, и Всесоюзный комитет по делам высшей школы, который, видимо, полагает, что запоздалая регистрация (а не предупреждение) неблагополучия на отдельных участках высшей школы может заменить заботу о ней.

Л. БОРИСОВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 3-15-68; Партийного — Д 3-10-66; Сов. строительства — Д 3-11-12; Военного — Д 3-32-67; Сельскохозяйственного — Д 3-10-53; Промышленности и транспорта — Д 3-11-04; Торгово-финансового — Д 3-10-94; Иностранного — Д 3-11-09; Информации — Д 3-15-60; Писем — Д 3-15-60 и Д 3-22-71; Обзоров печати — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-13; Искусства — Д 3-11-06; Местной сети — Д 3-15-47; Литературного — Д 3-11-07; Критики и библиографии — Д 3-30-65; Иллюстрационного — Д 3-33-65; Секретариата редакции — Д 3-15-64. Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам: Д 3-30-61 или Д 3-22-44.

Уполномоченный Главлита № В—32117. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 644.